SERIE VIDA ESCOLAR

A LINDA HISTORIA DO MEU PAIZ

CESAR MARTINEZ

LIVRARIA ALVES

ADVERTENCIA

Nesta primeira edição sairam alguns erros, facilmente corrigiveis. A segunda edição, no prélo, virá escoimada dessas falhas.

(*Propriedade da Livraria Francisco Alves*)

AO LEITOR

Trata este livrinho de assuntos nossos. É uma contribuição, embora modesta, para a formação moral e civica da infancia escolar, ávida de leituras que despertem emoções sadías.

A Historia do Brasil, ensinada segundo os compendios, torna-se ás vezes monotona; e sendo por demais longa, não póde o professor esquadrinhar todos os assuntos, resultando disso um conhecimento imperfeito da materia. Considere-se ainda que o escolar não dispõe de meios auxiliares para recordar ou recompor as lições, porquanto os compendios nem sempre são claros, preocupando-se mais com a relação dos nomes e das datas do que propriamente com a essencia dos factos.

O ensino da historia, segundo o moderno conceito, deve, principalmente, concorrer para a formação clara da idéa de patria, afim de que o individuo, recebendo, em tempo oportuno, o influxo dessa idéa, possa ser um bom patriota, convicto de seus deveres e direitos.

O nosso paiz reclama tal ensino, mais do que nenhum outro. Basta considerar a enorme massa

popular, formada de raças as mais diversas, que se infiltra dia a dia no povoamento do sólo.

Para os filhos desses imigrantes, principalmente, é preciso escrever obra nossa, eminentemente nossa, que retrate de maneira a mais viva o Brasil de hoje, de hontem e de amanhã.

O ensino proporcionado pelas escolas oficiaes ou particulares deve ser essencialmente nacional. A propria literatura infantil necessita de preocupar-se, exclusivamente, com assuntos brasileiros.

Consideremos, para rematar, que o Brasil, infelizmente, não é conhecido por seus filhos.

Concorrer, pois, para sanar esse mal deve ser a preocupação de todo o escritor, quer seja leigo em materia pedagogica, quer seja um didáta.

Rebusquemos na historia tão cheia de ensinamentos, tudo quanto possa contribuir para vingar essa semente. Revelemos ao publico, sob uma fórma simples e pinturesca, o que existe nesses oito milhões de kilometros quadrados: o homem, a paizagem, as riquezas, a vida, em suma, que, de um modo multiforme, lateja sob o céu do Cruzeiro.

Vila Nelson, 25 de Dezembro de 1929.

O Autor

UMA GRANDE CIDADE

— Como é grande S. Paulo!

— Grande, na verdade! Ha dois dias que percorremos a cidade, de manhã e á tarde, sempre por lugares novos.

Os senhores Kendal e Wilson, dois americanos, eram os personagens deste dialogo. Ao lado do motorista ia o sr. Campos, cicerone dos excursionistas. E emquanto o auto ia rodando, novos aspectos da capital vinham ao encontro dos olhares curiosos, e novas exclamações explodiam de seus labios.

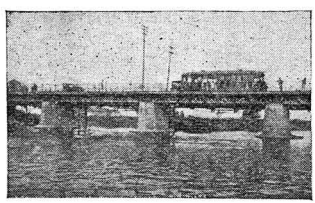
— Poucas cidades temos visto que se comparem a esta em majestade e beleza!

— Poucas; e nós temos percorrido o mundo...

— O que mais se admira, disse o sr. Kendal, olhando o cicerone com acentuada expressão, é a energia de trabalho que se nota por toda parte. Aqui não ha desocupados. Todos caminham visivelmente preocupados com alguma cousa. Este movimento de autos, carros e carroças de todos

os feitios, enfileirados, atulhando as ruas, dão bem a idéa de um formigueiro humano. E para arrematar o seu pensamento, o sr. Kendal teve esta expressão:

— Eu só conheço uma cidade no mundo comparavel a S. Paulo: é Chicago, nos Estados Unidos, nossa terra.



PONTE GRANDE QUE LIGA A CIDADE A SANT'ANNA

O auto conduzindo os excursionistas teve que parar. Á sua frente e aos lados rodavam centenares de veículos. Neste ponto, a larga avenida Tiradentes findava nas barrancas do Tietê, o rio chamado dos bandeirantes. E a ponte que o transpõe, obra antiga, apenas dá passagem a um cordão de carruagens que vae e outro que vem. Dois guardas, um em cada extremo, dirigem o serviço.

Emquanto esperavam pela sua vez, observavam o rio, em cujas margens embarcações despejavam areia e tijolos.

A muito custo, passaram a ponte e rodaram com destino a Sant'Anna.

Sant'Anna é um bairro distante do centro da capital, situado sobre a cadeia de colinas que estão perto da bela Serra da Cantareira, prolongamento da Mantiqueira.

Depois de alguns minutos de marcha no meio de tantos veículos de toda especie, ganharam a encosta ingreme, tomaram á direita e foram parar em frente de um edificio de enormes proporções. Assenta sobre o cume da colina, ladeado por formidavel muro de pedra que empresta ao local o aspecto de uma fortaleza. Nelle funciona o Colegio S. José, onde recebem instrução cerca de mil alumnas internas.

Como por encanto, num repente, surgiu o panorama imenso da cidade.

Os trez personagens desceram do auto. O dr. Kendal encarou o seu patricio, um homem já idoso, de ar severo, como si lhe quizesse fazer uma pergunta.

— *Beautiful! Beautiful!* foi a resposta.

E ambos tiraram os cachimbos e, calmamente, puzeram-se a cachimbar, dando signal de que desejavam permanecer por algum tempo nesse local aprazivel.

O sr. Campos estendeu a sua capa na relva e convidou os americanos para um pequeno descanço. Acederam os hospedes, sem tirar os olhos do panorama que era de facto empolgante.

Podiam ser cinco horas da tarde.

O sol começava a esconder-se por detraz da Serra da Cantareira; despejava toda a luz sobre a cidade. Era uma luz suave, esplendida. No céu havia uma ou outra nuvem.

O casarío derramava-se compacto pela extensa colina fronteira, a seis kilometros de distancia, numa faixa de seis leguas. Depois transbordava pela grande varzea do Tietê e vinha até á base das colinas de Sant'Anna. Por toda a morraria e adjacencias, o casarío novo mostrava os seus telhados vermelhos!

— Mais de cento e vinte mil casas! Ha trinta annos S. Paulo não possuía dez mil!

E o sr. Campos, em pé, ia mostrando:

— Aquella colina do lado do sul é o bairro da Avenida Paulista. Mais para além, as Perdizes, Vila Pompeia, a Lapa. Falta uma larga faixa da cidade, que dobra a colina: Vila Mariana, Jardim Paulista, Jardim Europa, Pinheiros, Butantan.

Á nossa frente, está o Ipiranga, com o seu majestoso monumento. Aquelle formidavel arranha-céu é o Martineli, talvez a maior construção de cimento armado do mundo.

O MARTINELI

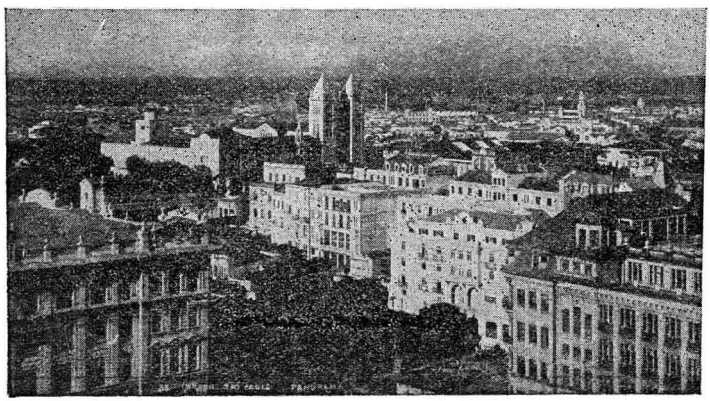
Nesta direção, á esquerda, Cambucy, Vila Prudente, a Moóca, o Braz. O extremo é Penha de França, porta da cidade quando não havia estrada de ferro, e do Rio se vinha, a cavalo, em dez e doze dias de marcha.

Este edificio proximo, com varios e extensos pavilhões de quatro andares, no meio de muralhas, é a Penitenciaria. Custou uma fortuna, mas é um estabelecimento modelo que honra a memoria de Rodrigues Alves, o iniciador da construção. Ainda hoje se trabalha nella, augmentando-se novos pavilhões.

Lá estão as duas grandes estações: a Luz e a Sorocabana, uma proxima á outra. A do Norte

não se percebe. Confunde-se com o casario do Braz.

E o sr. Campos, com o indicador, apontava o Palacio das Industrias, as Igrejas de Santo Antonio do Pary, de duas grandes torres, a de São Bento, o Teatro Municipal, os grandes



UMA VISTA PARCIAL DE S. PAULO, VENDO-SE A IGREJA DE S. BENTO

moinhos, as grandes fabricas, os quarteis, os hospitaes, os colegios.

O verde da varzea e das moitas contrastava com o colorido da cidade. E as aguas do Tietê, aqui e ali á vista, pareciam pequenos lagos postos de proposito para enfeitar a paizagem.

O sr. Campos não parava de falar:

— Vejam aquelles rastros de fumaça branca, que correm como buscapés: são os trens que partem ou que chegam. Lá vae um para o Rio... outro para Santos... outro para o interior. Vem chegando um comboio do Rio e outro do interior. A cada minuto quasi que corresponde um trem.

— E este comboiozinho que vem vindo, em linha recta, na planicie?

— É o trem da Cantareira. Parte da cidade e, antes de subir a encosta, os trilhos se dividem: á direita seguem até Guarulhos, uma cidade proxima, á esquerda vão findar no alto da Serra da Cantareira. Esse comboiozinho percorre bairros, vilas, chacaras e lugares pinturescos. Pertence ao governo, que não visa lucros, mas apenas servir operarios que vivem em suas cazinhas, contentes e felizes.

Uns atraz dos outros, mais comboiozinhos, puxados por maquinas, vistos cá do alto, pareciam caixinhas de phosphoros.

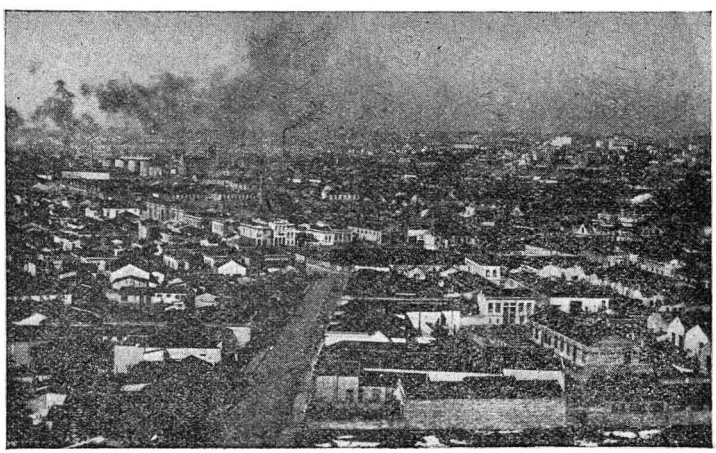
Os passeantes não se cansavam de percorrer com o olhar o lindo panorama de S. Paulo. O sr. Campos mostrava-lhes agora, á esquerda e á direita, pelos morros interminos que ladeiam a Serra da Cantareira, outros povoados: Tucuruvy,

Vila Galvão, Tremembé, Casa Verde. Eram montões de casas alegres corôando os pincaros das elevações, ou salpicando as encostas cheias de laranjeiras e arvores de sombra.

Aqui e ali uma construção maior, ou a torre de uma igreja, ou a chaminé de uma nova fabrica. Depois telhados, janelas, paredes brancas, postes de luz eletrica, canteiros de verdura, cercas vivas.

— Por onde foi iniciada a cidade?

— Por ali, bem no coração, perto daquellas torres de São Bento. Nesse ponto se encontram dois rios: o Tamanduatehy, que nós transpuzemos hontem, quando fomos ao bairro das



VISTA PARCIAL DO BRAZ, O BAIRRO DAS INDUSTRIAS

industrias — o Braz — e o Anhangabahú, que passa em baixo do viaduto, perto do Palacio dos Correios. Ha poucos annos ainda esse riozinho corria a descoberto; hoje, em vez do rio, uma avenida e uma rua. As suas aguas correm pelo subterraneo.

— E o que fizeram da primeira construção?

— Ainda existe, reformada. É o palacio do governo.

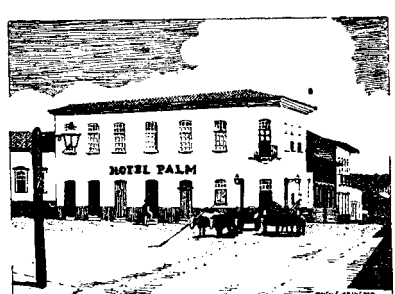
— Não passamos por lá?

— Andamos por perto.

— Seria dificil chegarmos a esse local?

— Facil, muito facil.

E o sr. Campos chamou pelo auto, que logo se acercou. Elle e os dois companheiros de passeio tomaram assento e o veículo rodou, pela ladeira ingreme, de volta á cidade.



UM ARRANHA-CE'U DOS TEMPOS ANTIGOS

SALVE, SÃO PAULO!

O automovel rodou pela ladeira, passando no meio de outras filas de autos. Ganhou de novo a rua movimentada. Desta vez estava mais barulhenta. Eram milhares de carroças que regressavam ás casas de seus donos. Por estes lados da Serra da Cantareira os carroceiros

RUA FLORENCIO DE ABREU, HA SESSENTA ANNOS, VENDO-SE A IGREJA DE S. BENTO

encontram mais facilidade para manter os animaes que constituem o seu ganha pão.

Afinal, não sem dificuldade, o auto transpoz a Ponte-Grande, ganhou a Avenida Tiradentes, subiu pela rua Florencio de Abreu.

— Estamos agora no local da primitiva São Paulo de Piratininga. Começava aqui no Largo do Palacio, que olha para a varzea do Tietê.

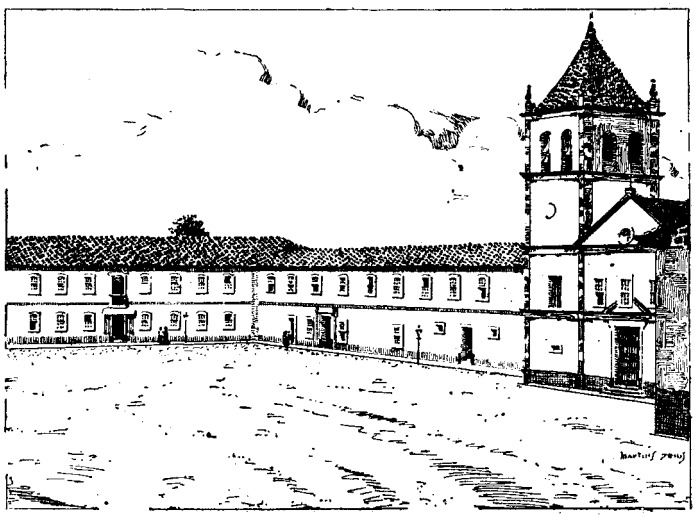
Os excursionistas desceram do auto, num largo cercado de palacios, cada qual mais belo.

Num delles, de frente larga e de aspecto antigo, tremulava a Bandeira Nacional. Um soldado montava guarda á entrada do edificio.

— Este é o Palacio do Governo. O Presidente ainda está trabalhando. A bandeira só é arriada quando elle deixa a séde do Governo e se retira para o Palacio dos Campos Elyseos, que é a morada dos Presidentes.

Neste palacio se hospedou Pedro I quando ainda era simples principe. Poucos dias depois de nelle ter habitado, proclamou a independencia e ali, dentro daquellas paredes, escreveu o Hymno da Independencia e lavrou os primeiros actos de seu Governo, inclusive o da formação do exercito nacional.

Voltava elle de um passeio a Santos. Chegando á colina do Ipiranga, encontrou um estafeta que lhe entregou correspondencia do Rio de Janeiro. Por essa correspondencia ficou sciente de varios actos de seu pai, D. João VI, rei de Portugal.



O PRIMITIVO EDIFICIO DA FUNDAÇÃO, HOJE PALACIO DO GOVERNO

Elle, que já andava revoltado por tudo quanto o governo portuguez vinha praticando contra o Brasil, exasperou-se. Não se conteve. Puxou pela espada e, em presença dos oficiaes e soldados que o acompanhavam, pronunciou o celebre grito:

— Independencia ou morte!

O sr. Campos proseguiu:

— Onde está este palacio, ergueu-se primeiro um rancho de pau, coberto de palmeiras. Nelle se agasalharam os fundadores de S. Paulo: Manoel de Paiva, Manoel da Nobrega e José de Anchieta. Os dois primeiros eram padres da Companhia de Jesus, fundada por Santo Ignacio de Loyola. O ultimo era simples estudante, mais tarde ordenado sacerdote.

Os tres personagens haviam chegado a São Vicente, primeiro povoado em terras da Capitania de São Paulo. A sua missão, porém, era cuidar da civilização dos indios. Deixaram, pois, a Vila que ficava á beira mar, subiram a Serra e tocaram em Santo André da Borda do Campo, outro povoado, aquem da Serra, fundado por um portuguez chamado João Ramalho.

Ou porque se não agradassem do local, ou porque nelle residissem muitos portuguezes e o seu desejo, como ficou dito, era civilizar os indios, preferiram continuar a caminhada.

Tres leguas além, mais ou menos, havia moradores, alguns milhares, distribuidos por diversos

pontos. Eram indios guaianazes, chefiados pelo cacique Tibiriçá.

Tibiriçá tinha a sua morada onde hoje está a Irgeja de São Bento.

O local era bonito: alto, plano, descortinando de um lado a varzea do Tietê, que ia morrer junto á Serra da Cantareira, e do outro, campos e matos.

Um riozinho, o Anhangabahú, circundava de um lado esse planalto, indo despejar as suas aguas no Tamanduatehy, um ribeirão maior que o circundava pelo lado do norte.

Gostaram os missionarios do local e dos indigenas que se mostraram logo seus amigos.

E resolveram ficar.

Ao ar livre, na manhã de 25 de Janeiro de 1554, foi cantada Missa solene para festejar a fundação da futura cidade.

Por ser dia consagrado a S. Paulo, baptizaram a povoação com esse nome.

— S. Paulo! exclamaram os dois vizitantes! Nome bonito e grandioso, pois lembra o grande apostolo! Outro mais proprio não caberia a esta cidade tão bela e majestosa.

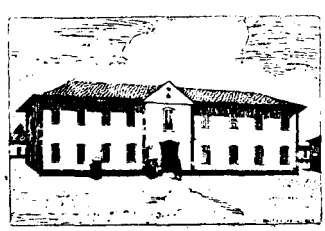
Ambos, cheios de admiração, tiraram os

chapéus; e, fitando o monumento que lembra a fundação da cidade, erguido bem no meio do Largo do Palacio, exclamaram:

— Salve, São Paulo!

Depois, para satisfazer a natural curiosidade, aproximaram-se do Palacio do Governo, conseguiram permissão para ir até aos fundos do terreno, que termina num desbarrancado. E puderam ver lá em baixo, na planicie imensa, em vez da varzea atapetada de relva, que os padres pela primeira vez contemplaram, depois de escalado o planalto, milhares de casas, muito juntas, cortadas por avenidas. E por toda parte chaminés vomitando fumo, arranha-céus, postes, fios elétricos.

Mais para cá, perto do planalto, corria o Tamanduatehy, no seu novo leito de cimento. E de um lado e de outro, muito verde e muito lindo, o grande Parque D. Pedro II.



A PRIMITIVA CADEIA DE S. PAULO, HOJE MODIFICADA

UMA PALESTRA INTERESSANTE

No hotel, á mesa, os tres personagens continuaram a palestra sobre o historico da cidade de S. Paulo, a terceira da America do Sul em população, e a primeira, si se levar em conta o valor e progresso de suas industrias. Quanto á população, é possivel que ella alcance o Rio de Janeiro e Buenos Aires. Mais de seis mil casas se constróem cada anno, uma em cada hora.

Pelo vasto salão do hotel, luxuoso e deslumbrante de luzes, estendiam-se mesas de todos os formatos, cobertas por toalhas alvissimas de linho.

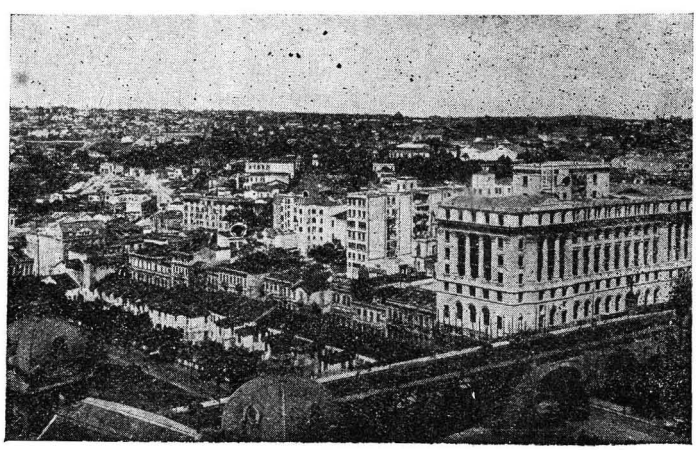
Criados de casaca serviam os hospedes. Estes, na sua grande maioria, eram americanos, inglezes, alemães, francezes, pessoas importantes que vinham a S. Paulo realizar negocios, ou que eram atraídos pela grande cidade, para se certificarem de sua fama.

O Hotel Esplanada é um vasto edificio de muitos andares, com centenares de acomodações luxuosas. Fica em frente ao Teatro Municipal, na orla do

Parque Anhangabahú. Em frente, ergue-se o taboleiro da primitiva cidade, todo cheio de arranhacéus. O Viaduto do Chá abraça o taboleiro, ligando-o á parte que o vale Anhangabahú separa.

Esse viaduto não comporta mais o tranzito. É preciso outro maior para satisfazer ás necessidades de S. Paulo. A prefeitura já deliberou a sua substituição.

O sr. Campos, sempre amavel para com os dois companheiros de passeio, contente e feliz por falar do seu berço natal, continuava a satisfazer-lhes a curiosidade.



O VIADUTO DO CHA'

Os indigenas que obedeciam a Tibiriçá, dirigidos pelos padres, fizeram as primeiras construções. Dentro de alguns annos já havia em S. Paulo casas para o colegio dos sacerdotes, a igreja anexa, moradas particulares. Fizeram-se

A RUA 15 DE NOVEMBRO HA SESSENTA ANNOS

depois as Igrejas da Misericordia, da Bôa Morte, Carmo e São Francisco.

A mata que fornecia as madeiras ficava pelos lados da Liberdade e Vila Mariana. Em virtude da regularidade do terreno, facil era o seu transporte.

As primeiras ruas correspondem á rua 15 de Novembro, S. Bento e Direita, formando um triangulo. Os vertices desse triangulo eram pontos estrategicos para a defeza da cidade.

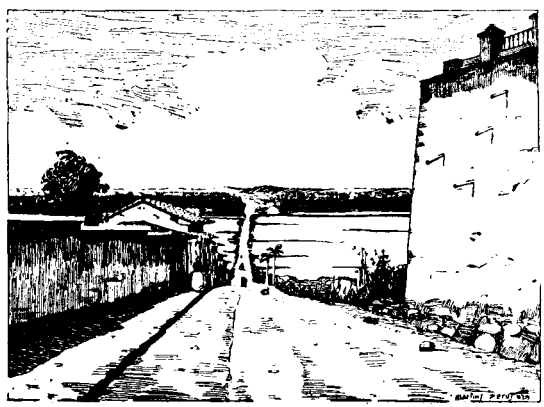
Antes das construções, o tranzito era feito por um trilho que mal dava passagem a pessoas e animaes. As casas foram erguidas sem alinhamento. Ainda hoje, taes ruas conservam-se, por esse motivo, em curvas.

A rua Direita tomou esse nome por ser a mais regular. Começava na rua 15 de Novembro, cortava a rua de S. Bento e ia até ao Anhangabahú, cujas aguas serviam aos moradores.

Formaram-se, então, trez pequenos largos: o do Palacio, morada dos jesuitas, o de S. Bento, séde

A ANTIGA RUA LIBERO BADARO'

do cacique Tibiriçá, e o de S. Francisco, guardado por outro grupo de indios. Descendo o Largo de S. Bento, corria um trilho que beirava o vale do Anhangabahú e ia terminar no extremo da atual rua Direita. Esse trilho converteu-se,



LARDEIRA DO CARMO

depois, na rua Libero Badaró, uma das mais belas de S. Paulo.

Lá pelos lados da Liberdade, outro extremo do taboleiro, rumo de Santos, rezidia o chefe indigena Caiuby, que guardava essa entrada da cidade.

Ligando o taboleiro da cidade á varzea do Carmo, as proprias chuvas cavaram caminhos íngremes, e que hoje são a Ladeira do Porto

Geral, não tranzitada por veículos, a Ladeira João Alfredo, hoje General Carneiro, a Ladeira do Carmo e a Rua da Gloria. Esta ultima era a saída para Santo André e São Vicente. Por ella vieram os padres fundadores da cidade. Trezentos annos depois, por essa mesma via, tranzitou D. Pedro no seu passeio a Santos. Na volta, após ter pronunciado o celebre grito — Independencia ou Morte! — venceu a ladeira, a galope, seguido de seus ordenanças e soldados, numa quasi desordem, dando vivas ao Brasil livre.

Por essa estrada se fez todo o movimento comercial de S. Paulo com o exterior, até a construção da primeira via ferrea.

— Ainda existe esse caminho?

— Existe, sim.

O maior beneficiador dessa estrada foi o Senador Vergueiro. Depois, com a inauguração dos trilhos da São Paulo Railway, ficou abandonada.

No governo Altino Arantes fez-se a reconstrução até ao Alto da Serra; o dr. Washington Luis, que o substituiu, melhorou-o e restaurou-o até Santos.

Essa estrada, que é a historia da nossa civilização e da nossa vida economica, merece ser vizitada. O dr. Washington Luis mandou erguer, em varios pontos, monumentos comemorativos que são verdadeiramente belos. Desse modo a historia da estrada permanecerá viva durante seculos, e lembrará os primeiros tempos da formação de São Paulo.

— Podemos percorrê-la amanhã?

— Estou ás suas ordens e com prazer lhes mostrarei essa estrada, conhecida pelo nome de "Caminho do Mar" e, outróra, pelo de "Estrada do Vergueiro".

— Pois fica estabelecido: amanhã iremos a Santos pelo caminho historico que liga as duas cidades.

PAIZAGEM A' BEIRA DO TAMANDUATEHY, VENDO-SE A ANTIGA PONTE DO CARMO.

PRECIOSAS INFORMAÇÕES

Após o jantar, o sr. Campos e seus amigos saíram para um passeio.

A esplanada do Municipal oferecia aspecto deslumbrante. A luz eletrica, filtrada pelos vidros foscos dos lampadarios, produzia efeito agradavel. As lindas palmeiras destacavam-se no meio do gramado ondulante. O viaduto, coalhado de povo, de bondes e de autos, parecia ainda mais majestoso. Numa das extremidades destacavam-se, imponentes, o Teatro Municipal e o Palacio da Light, inundados de luz. Na outra, os edificios do Automovel Club, a Camara Municipal, e outros formando alas. A seguir, a Praça do Patriarca, ampla, cercada de arranha-céus. No meio, a velha Igreja de Santo Antonio, que lembra tempos antigos. O céu tomava uma côr avermelhada, em virtude da iluminação noturna. Por toda parte letreiros luminosos, desde o alto dos arranha-céus até junto aos gramados do parque.

Tomaram pelo largo asfaltado, flanquearam o

Municipal, alcançaram o viaduto que estremecia sob o movimento dos bondes.

Os americanos debruçaram-se sobre o gradil para apreciar o gramado do Parque Anhangabahú, as suas estatuas, os seus lampadarios, e as extensas filas de automoveis.

E ambos imaginavam o pequeno ribeiro que outróra corria por ali e que agora jaz oculto aos olhos humanos, no seu tunel de cimento. As enxurradas das ruas, caindo nas bocas de lobo, procuram-no. Lá vae elle apertado no tunel de cimento, para entregar-se ao Tamanduatehy.

Passaram o viaduto, a Praça do Patriarca, entraram na rua Direita, cheia de vitrinas, onde se expõem as novidades da moda e da arte. Proseguiram, entraram na enorme Praça da Catedral, outróra Largo da Sé. A velha Sé foi demolida e bem assim os quarteirões de casas primitivas que lhe ficavam atraz. Nesse grande espaço abriram-se os formidaveis alicerces da Catedral. Gastaram-se dois annos excavando e assentando pedra. Depois oito, dez, quinze, vinte annos, sem que o trabalho fosse interrompido. Consumiram-se até agora mais de dez mil contos, e ainda não se chegou ao ponto da cobertura.

As paredes erguem-se majestosas, de granito lavrado. Em torno, grupos de estatuas, tambem de granito. As duas torres mal se esboçam. Terão cento e dez metros de altura! Para se alcançar o cume dessas torres, escadas de pedra, em espiral, acompanham o seu arcabouço.

D. DUARTE LEOPOLDO.
ARCEBISPO DE S. PAULO

A entrada principal, com a escadaria, já está pronta.

Dentro, na grande nave, cavada no sólo, uma outra igreja, concluida, guarda as cinzas de todos os bispos de São Paulo.

Desce-se para o subterraneo por uma escada de granito. A cripta, em forma de cruz, é simplesmente impressionante. O chão é coberto de ladrilhos de marmore; o altar é de marmore; as paredes e o tecto, de pedra lavrada.

Em urnas de fino lavor estão as cinzas dos bispos, atadas por uma fita negra.

Essa formidavel obra de arte e de fé christã foi idealizada e está sendo executada sob a administração do Arcebispo de São Paulo, D. Duarte Leopoldo e Silva. Será o maior e o mais belo templo da America do Sul.

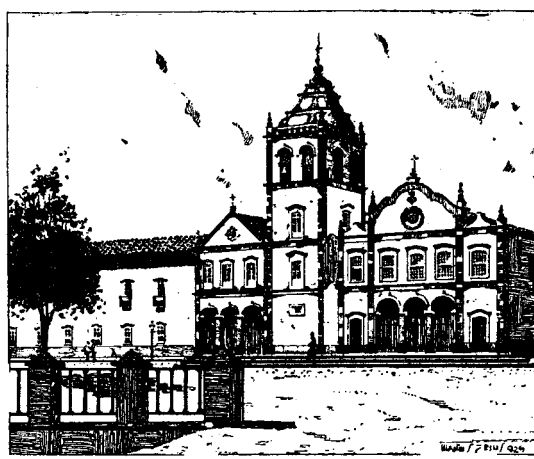
Os passeiantes contemplaram tudo isso; depois, tomando á esquerda, foram ter á rua do Carmo, outro extremo do taboleiro da antiga cidade.

A ladeira do Carmo, outróra ingreme, foi transformada. No extremo do declive, em vez do Convento do Carmo, erguer-se-á dentro em breve o Palacio do Congresso.

Ao canto da rua murada que vizinha com a ladeira, existia outróra uma guarita de pedra, onde se amarravam muros tambem de pedra. Lembrava esse local o antigo ponto de vigía e defeza da cidade.

Conservou-se esse feitio, mais nobre e mais belo, de pedra lavrada, reprezentando as antigas fortalezas coloniaes.

Desse local descortina-se o extenso bairro das industrias, o Braz, que parece á noite uma outra cidade imensa afogada de luzes.



IGREJA DO CARMO

— Como é grande S. Paulo! repetiu o dr. Kendal, sem tirar os olhos do panorama noturno.

Os sinos da Igreja da Ordem Terceira do Carmo, que fica junto ao local do futuro edificio do Congresso, badalaram. Os excursionistas vol-

taram-se, atraídos pelo repicar festivo do bronze. Vinha de dentro um clarão de luzes. Devotos entravam no templo.

Instintivamente os tres se encaminharam para lá.

— Estes sinos, disse o sr. Campos, badalam ha cerca de trezentos annos. A Igreja é uma reliquia do passado.

O templo estava repleto de fieis. Os altares de madeira entalhada, grudados ás paredes, são obra antiga, feita com esmero. Foram recentemente pintados de branco. Os recortes e os entalhes são dourados.

Os antigos candelabros de azeite foram substituidos por outros elétricos, conservando, porém, o feitio dos antigos, de acôrdo com o ambiente da igreja.

No altar-mór, em seu trôno, a rica imagem de N. S. do Carmo. O altar iluminado, parece um jardim, tal a quantidade de cravos brancos que atapetam os seus degráus.

Os irmãos do Carmo, com as suas capas brancas, empunhando tochas, respondem aos canticos sacros

do padre celebrante. O povo assiste, respeitoso, ao acto.

Sairam os visitantes.

— E agora, para onde nos leva o senhor? disse o sr. Kendal.

— Já pensei nisso. Funcionam esta noite as fontes luminosas do parque do Ipiranga. Vamos até lá. É um espetaculo empolgante.

— Vamos, responderam os americanos.

A ANTIGA SE', DEMOLIDA PARA DAR LUGAR A' NOVA CATEDRAL

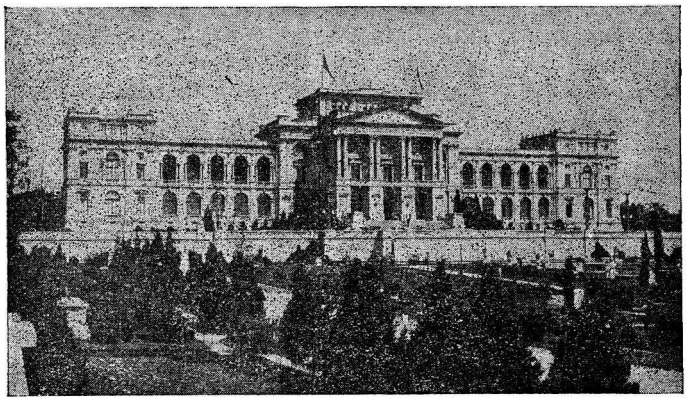
O IPIRANGA

— Estamos descendo a rua da Gloria. Por aqui passou, como lhes disse, D. Pedro, quando foi visitar a cidade de Santos, em 1822, ha pouco mais de cem annos. Na ida, era elle apenas um principe. Na volta, depois que alcançou o Ipiranga, já era o Primeiro Rei do Brasil.

— Como assim?

O local que vamos visitar é historico. Lá explicarei melhor como se deu o celebre grito da independencia proferido pelo Principe que, desde esse instante, se tornou o nosso primeiro Rei.

O auto foi descendo a rua da Gloria, até alcançar a planicie. Agora, em vez das casas de negocios, eram grandes fabricas, muitas das quaes iluminadas. Em São Paulo trabalha-se dia e noite. Ha uma fabrica de vidros, a *Santa Marina,* cujo fogo de suas fornalhas só se apaga uma ou duas vezes no anno. Quem passa perto desse local, a qualquer hora do dia ou da noite, vê as largas bocas de fogo. Ao redor, dezenas de homens,



O IPIRANGA

empunhando ferros, em cujas pontas se grudam bolas incandescentes. Com o movimento dos operarios que assopram as barras ôcas para inflamar as bolas e leval-as á fôrma, onde a massa esfria e se torna um vidro ou uma garrafa, estabelece-se verdadeira dansa de fogo no espaço, um bailado impressionante.

— Vamos entrar na Avenida D. Pedro, uma das maiores do mundo, e talvez a mais bela.

Como por encanto surgiram extensas filas de luzes. No meio enfileiravam-se bondes e autos.

A avenida é toda plana, muito larga e comprida. Começa na base da colina do Ipiranga. Parte da base do monumento, junto a um parque luxuriante

e vae terminar em outro parque maior, o Parque D. Pedro II, cuja superficie acusa muitos alqueires.

Os excursionistas avistaram logo o monumento inaugurado em 1922, todo de granito e bronze, rodeado de lampadarios; depois um extenso ponteado de luzes e, no fundo, majestoso, empolgante, o edificio do Ipiranga, a construção mais artistica do Brasil!

— *Beautiful! Beautiful!* repetiram os americanos.

E o auto, na sua corrida em linha recta, parecia ter pressa de chegar com os seus passageiros.

Desceram. E puderam admirar então uma grande obra de arte, tida como celebre, e que foi custeada por todos os Estados do Brasil. Cada qual mandou a sua oferta e S. Paulo completou a soma despendida, mais de seis mil contos, sem falar na construção do parque que custou tambem alguns milhares.

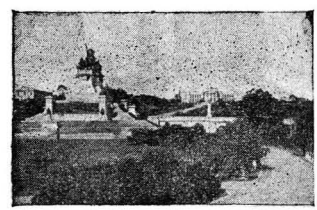
— Aqui está, em bronze e pedra, representada a historia da Independencia. Este grupo lembra os estudantes brasileiros que cursavam a Universidade de Montpelier, na França, e que sonharam com a liberdade de sua patria.

Este outro grupo representa Tiradentes e os demais martyres da Inconfidencia Mineira. Aqui estão os Andradas, os denodados batalhadores.

E assim, em detalhes, o sr. Campos foi descrevendo o monumento que os projetores eletricos iluminavam.

Estas aguas que correm no meio de canteiros, são as do riacho Ipiranga. Foi aqui que se deu o grito de 1822.

D. Pedro tinha vindo do Rio a cavalo, pois não havia estrada de ferro. S. Paulo, que almejava a independencia do Brasil, recebeu-o com festas. Todos o aclamaram á entrada da cidade, na Ladeira do Carmo. O Bispo, a Camara, os juizes, os homens de letras, os estudantes, as senhoras, foram recebê-lo.



MONUMENTO DO IPIRANGA

Hospedou-se no edificio que hoje serve de Palacio do Governo. Alguns dias depois quiz conhecer a cidade de Santos e para lá se dirigiu, acompanhado por oficiaes de sua guarda e por um piquete de lanceiros.

Na volta, ao alcançar a colina do Ipiranga, onde se ergue este edificio, encontrou-se com um portador que ia ao seu encontro para entregar-lhe correspondencia chegada do Rio. Nessa correspondencia o Principe teve sciencia de varios actos do Governo de Portugal que eram contrarios ao Brasil. Elle, que amava os brasileiros e que tinha desejo de ver o Brasil livre do jugo portuguez, exasperou-se.

O piquete de lanceiros tinha-se adiantado; e, dando pela demora do Principe, estacou aqui, á beira do riacho. Naquelle ponto, mais ou menos a cincoenta passos do riacho, havia uma grande arvore de sombra e um casebre á beira do caminho. Nesse casebre, uma venda.

Os cavaleiros apearam, uns para dar de beber aos cavalos, outros para gozar da sombra, outros, talvez, para *matar o bicho*. A caminhada fôra longa. Evidentemente estavam cansados.

O estafeta passou pelos lanceiros e perguntou pelo Principe.

— Vem vindo, responderam. Não póde demorar-se.

E o estafeta fustigou o animal e seguiu.

Momentos depois, os soldados avistaram o principe que descia a encosta a galope, seguido dos seus ajudantes.

Correram aos cavalos, para formar. Alguns mais retardatarios não tiveram tempo de se perfilar.

O principe estacou o animal fogoso que mordia os freios, e, com o rosto mudado, falou ao seus soldados:

— Camaradas! Portugal quer mesmo escravizar o Brasil. Pois bem! Daqui por diante somos livres!

E arrancando da espada bradou:

— Independencia ou morte!

Depois continuou:

— Laços fóra!

Queria o principe referir-se aos laços que os militares usavam, com as côres da bandeira portugueza, os quaes significavam que o Brasil estava prezo a Portugal.

O principe foi o primeiro a arrancar o laço do seu boné. Os oficiaes e os soldados seguiram o exemplo.

E os gritos de — Independencia ou morte! — continuaram, com espanto do vendeiro que assis-

tia ao acto, de um carreiro que tangia pela estrada os seus bois, e de um tropeiro que seguia os seus cargueiros.

Nesse tempo, tudo isto ao redor era campo. A cidade ficava para além. Soube do acontecido, já tardinha, quando os cavaleiros entraram pela rua da Gloria, em disparada, vivando o Brasil livre e d. Pedro.

— Bonito! exclamou o sr. Kendal! Este monumento é digno dessa passagem historica. Os brasileiros podem orgulhar-se desta obra grandiosa.

Os visitantes dispensaram o automovel, subiram a pé pela avenida do parque.

Lá em cima jorravam fontes, numa combinação artistica. E fócos eletricos, de diversas côres, invisiveis, projetavam fachos de luz que tingiam as aguas.

Pelas alamedas dos canteiros, em frente á escadaria do Ipiranga, aqui e além, derramava-se a onda popular que assistia, maravilhada, ao soberbo espetaculo das fontes luminosas.

O CAMINHO DA CONQUISTA

Muito cedo, o sr. Campos se apresentou no Esplanada.

Estava linda a manhã.

Havia um espesso manto de neblina que envolvia a cidade, desde o alto dos arranha-céus. As ruas estavam molhadas.

O sol, porém, dava indicios de que não tardaria a aparecer.

O movimento de veículos era intenso.

O sr. Kendal e seu companheiro já estavam prontos para o passeio.

Tomaram o auto. Em poucos minutos atravessaram o centro da cidade. Empregados esperavam nas calçadas, junto ás lojas, a chegada dos patrões para entrarem em serviço. Bandos de operarios seguiam para os seus mistéres. Eram velhos, rapazes, moças e até crianças. Cada qual levava um embrulhinho, o almoço preparado em casa.

As fisionomias eram todas alegres. Em São Paulo ninguem anda triste. A disciplina do

trabalho criou em todos os habitantes uma feição de tranquilidade.

Lá iam em cordões, pelas calçadas, pelo meio das ruas, aos magotes, em filas. Em cada esquina surgiam outros grupos de operarios.

No Largo da Sé e do Tezouro a onda operaria assemelhava-se á embocadura de um rio. Os bondes circulavam, uns atraz dos outros, completamente tomados. Tilintavam as suas campainhas para abrir passagem. Os que chegavam vazios eram assaltados.

E aquella massa humana, vinda de todas as partes, até de pontos distantes, que exigiam madrugadas para vencer tão longos trajetos, encaminhava-se para a luta titanica das fabricas que produzem todos os produtos, muitos dos quaes rivalizam com os estrangeiros.

— Belo espetaculo! exclamou o sr. Kendal. Em toda a America do Sul, que nós acabamos de percorrer, não presenciamos a uma scena tão empolgante como esta. São Paulo é verdadeiramente a cidade do trabalho, do trabalho intensivo que constitue a grande riqueza de um paiz.

O auto entrou na Avenida da Independencia, fronteou o monumento, ganhou o bairro do Ipi-

ranga, rumo ao Caminho do Mar, antiga Estrada Vergueiro.

Um grande arco de alvenaria constitue a sua entrada. Ahi reside um guarda que dispõe de telefone para o serviço de vigilancia.

Essa importante via de communicação pertence ao governo, que a fiscaliza por meio de funccionarios, os quaes usam motocicletas para facilitar o serviço.

Por esse caminho não passam carroças, razão pela qual o chão apresenta-se semelhante ao de um jardim bem tratado. A borracha das rodas dos autos bruniram o chão, que parece envernizado.

São muitos os veículos que tranzitam, uns de passageiros, outros de carga. Ha tambem jardineiras que transportam trabalhadores e viajantes.

A estrada ladeia, a principio, a encosta das colinas, depois vence as culminancias e, em rectas longas, ruma para Santos.

O panorama que se descortina para o lado do poente é simplesmente belo. A cidade apresenta-se em grande extensão, com o seu casarío, destacando-se as chaminés das fabricas que fumegam.

Os trilhos da São Paulo Railway cortam a planicie relvoza, á margem do Tamanduatehy. Em

ambos os lados do caminho de aço erguem-se fabricas com os seus depositos. Filas de vagões carregados esperam a maquina que os ha de levar para Santos ou para o interior do Estado. Grande parte daquelas cargas se destinam a Minas Geraes, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande, Mato Grosso e Paraguai! Quando levarmos a efeito o grande plano traçado por Euclydes da Cunha, e os nossos trilhos transpuzerem o Paraguai, a Bolivia e o Perú, Santos ficará ligada ao Pacifico. Que será então S. Paulo, com novos e importantes mercados?

A certa altura o auto diminuiu a marcha, e o sr. Campos apontou para uma arvore antiga, alta e copada, que ficava a cem metros da estrada.

— Aquella arvore é historica. Chama-se *Arvore das lagrimas.*

— Arvore das lagrimas? exclamou o sr. Kendal.

— Em 1865 fomos arrastados á guerra com o Paraguai. O Brasil não é amigo de lutas sangrentas. Nunca o foi. Mas o ditador do Paraguai, Francisco Solano Lopes, nos obrigou a pegar em armas. Prendeu navios nossos que subiam o rio Paraguai e gente nossa; depois invadiu Mato Grosso e o Rio Grande.

As tropas, formadas na maior parte por patriotas paulistas, desciam para Santos por esta estrada. Os pais, irmãos, parentes e amigos dos soldados, acompanhavam os batalhões até aqui.

ARVORE DAS LAGRIMAS

Junto áquella arvore, renovavam-se as despedidas e o pranto vertia das faces dos que ficavam e tambem dos que partiam.

Foi por isso que a arvore, testemunha de tantas scenas comoventes, recebeu esse nome e tornou-se historica.

Redobrou o auto a sua marcha. Pouco a pouco iam rareando as edificações. Apenas á beira do caminho uma ou outra morada.

De repente, para os lados da S. Paulo Railway, uma cidade surgiu.

— É São Caetano, povoado pertencente ao municipio de S. Bernardo, importante pelas suas industrias. São Bernardo, a séde, fica pouco além. Dentro de quinze minutos a alcançaremos.

Ao avizinhar-se a cidade de S. Bernardo, o sr. Campos proseguiu:

— Por aqui perto fica o local onde se ergueu a Vila de Santo André, primeiro povoado do Estado de S. Paulo, para cá da Serra do Mar.

João Ramalho, o fundador, era portuguez. Aportou a estas plagas, não se sabe bem como. Ou foi um naufrago, ou um deportado.

Os primeiros navios que exploraram as costas do Brasil, após o seu descobrimento no anno de 1500, costumavam deixar em terra criminosos condenados a degredo. E isto para que elles, mais tarde, pudessem prestar informações a respeito da nova terra.

Muitos pereceram. Alguns, porém, conseguiram as bôas graças dos caciques e tornaram-se personagens importantes.

João Ramalho foi um destes. Conquistou as simpatias de Tibiriçá e casou-se com a sua filha Bartyra.

Quando Martim Affonso, em 1532, aportou a São Vicente, pequeno porto que fica a duas leguas do de Santos, recebeu a visita de João Ramalho, que lhe prestou serviços.

João Ramalho convidou varios de seus patricios para subirem a serra. O convite foi aceito de bôa vontade e, autorizado por Martim Affonso, fundou Santo André.

Como já ficou dito, Nobrega e Anchieta não gostaram de Santo André. E preferiram marchar trez leguas adiante, pelos campos de Piratininga, até o aldeiamento de Tibiriçá, que os esperava e que os recebeu com demonstrações de alegria.

A fundação da cidade de S. Paulo concorreu para a decadencia de Santo André. Por esse motivo, tomados de inveja e de odio, os moradores, com o auxilio de indios inimigos dos Guaianazes, atacaram S. Paulo.

Houve combates sangrentos. Mas os padres, coadjuvados valentemente por Tibiriçá, Caiuby e sua gente, conseguiram vencer.

Em virtude desses factos, o governador geral do Brasil, que residia na Bahia, e que era Mem de Sá, ordenou que se arrazasse Santo André, afim de se evitarem novas lutas.

Santo André foi, pois, arrazada, e da vila não ficaram vestigios, a não serem documentos da sua camara municipal que estão arquivados.

São Bernardo, a cidade que vamos atravessar, surgiu muitos annos depois. As primeiras moradas foram erguidas em virtude do transito de cavaleiros, tropas e carros que demandavam Santos e São Paulo.

Aqui era um dos pontos de descanso e de pouso para os que empreendiam tão longa jornada.

Como se vê, este caminho é o primeiro da conquista da civilização em terras de S. Paulo e o mais importante daquelles tempos.

Por elle tranzitaram os primeiros exploradores; depois a primeira gente que veiu para o trabalho da terra.

Por aqui tranzitou o primeiro ouro que exportamos, o algodão, o fumo e o café, nossos produtos de maior riqueza.

Esta estrada é realmente o primeiro caminho da conquista da civilização por estas bandas do sul.

A CAMINHO DE SANTOS

De São Bernardo em diante começam a aparecer serras cobertas de vegetação. Em diversos pontos encontram-se casas, chacaras, plantações e caminhos que servem moradores mais distantes. Lugares ha, desertos, junto á grande serra, cujos pincaros se avistam de qualquer parte onde se esteja, pois tocam o céu e dominam muitas leguas em redor.

O trafego de automoveis é intenso. Passam rapidos, como um sopro, e desaparecem. Chega-se a temer um desastre e não são poucos os que já se registraram. Apezar disso, a mania da velocidade não esmorece.

Um vento frio, aromatizado pelas selvas, corta o rosto dos passageiros e zune em seus ouvidos.

O velocimetro chega a marcar cem kilometros á hora!

Depois de uma valente corrida, atingido o maximo de altura, o auto inicia o declive da serra.

E numa volta do caminho, depois de passar por lugares habitados onde se realizam obras de vulto, de que falaremos mais tarde, surge uma construção, de estilo colonial, á beira do caminho.

— Aqui é o *Pouso de Paranapiacaba.* Com este monumento e outros que se seguem, o presi-

POUSO BARÃO DE PARANAPIACABA

dente Washington Luis comemorou o centenario da Independencia em 1922.

Esta estrada, o caminho do nosso primeiro progresso, é testemunha dos primitivos tempos da celebre Capitania de São Vicente; depois acompanhou a marcha do nosso desenvolvimento, até a construção da linha férrea Santos-São Paulo,

que passou a ser a unica via de nossa importação e exportação.

S. Paulo foi de facto o berço da nossa historia, pois aqui se projectaram e resolveram os maiores problemas nacionaes. Este caminho assistiu ao desenrolar de taes acontecimentos.

Justo era, portanto, que uma vez reconstruido, se assignalasse a passagem do primeiro seculo de independencia, adornando-o de monumentos que relembram homens e factos do passado.

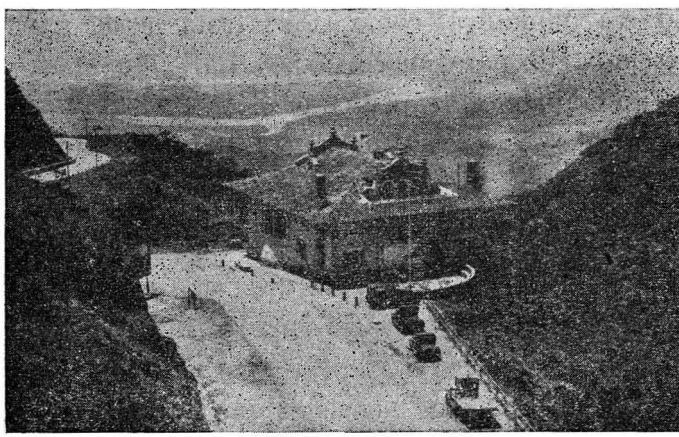
O *Pouso de Paranapiacaba,* local onde a tradição assignala que as tropas descançavam, após a subida penosa da Serra do Mar, foi edificado segundo o estilo da época. É simples, mas suntuoso. Fica á beira de um abismo, roçando a cópa do arvoredo selvagem. Lá em baixo cantarolam as aguas de um ribeiro sobre pedras limbosas.

O edificio dispõe de salões amplos para festas e pique-niques; orna-o um belvedere, sob arcadas de granito, de onde se descortina soberbo panorama.

Aos pés do observador está o flanco da serra, um precipicio de mais de seiscentos metros, quasi

a prumo. A vegetação se confunde, formando uma só copa.

Depois é o vargedo de um verde vivo, salpicado de morros que, vistos desse local, parecem montículos.



OUTRO ASPECTO DO POUSO PARANAPIACABA

O verde varia, desde o escuro até o claro, consoante a natureza da vegetação e a projeção da luz do alto, repartida pelas nuvens, que se lhe antepõem.

Em todas as direções correm aguas, em zigue-

zague, reunindo-se a outras maiores. Parecem as veias de um organismo vivo.

Cortando esse verde, em linhas rectas, os trilhos da São Paulo Railway e a faixa do caminho de outróra. Aqui e ali grupos de construções: as uzinas da Light, fabricas de tanino e papel. Tudo isso em miniatura, como si se tratasse de um presepio feito para impressionar. Lá longe, quasi no fim do panorama, pontos brancos e vermelhos, amontoados, em torno de aguas azues bordadas de outeiros.

E' Santos.

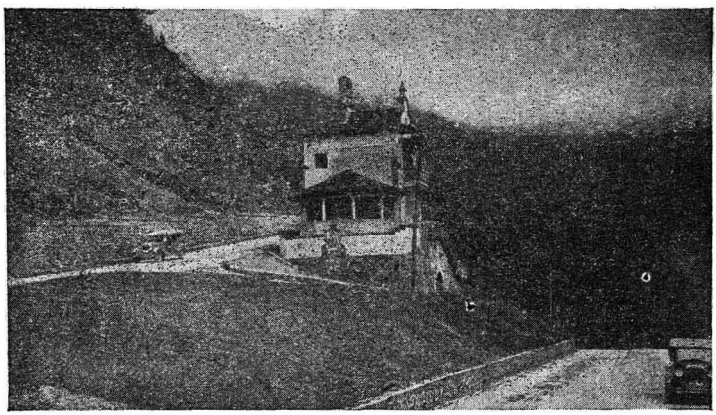
Na linha do horizonte, da mesma côr do céu, o grande mar, que parece uma larga pincelada. Percebiam-se traços brancos, que eram a espuma das ondas nas linhas invisiveis das praias.

— Belo! Belissimo! exclamou o sr. Kendal, esquecendo-se do *beatiful* que é para a sua lingua mais comodo e suave.

O sr. Campos ia explicando:

— Lá está o pequeno braço de mar que separa a ilha de São Vicente do continente e que pontes metalicas transpõem para dar passagem aos trens e veículos. Esse trecho do mar tão estreito é de

agua salobra, pois os rios da baixada nelle desagúam. Lá está o minusculo porto de São Vicente, o primeiro ponto povoado do Estado de São Paulo, á direita, isto é, ao sul de Santos. Foi nesse ancoradouro que aportaram os navios de



OUTRO MONUMENTO DO CAMINHO DE SANTOS

Martim Affonso de Souza para, tempos depois, se edificar a séde do governo da capitania.

Alguns annos mais tarde, em virtude do porto de São Vicente não oferecer entrada franca para navios de calado, Santos, fundada por Braz Cubas, passou a ser o porto preferido.

UM POUCO DE HISTORIA

— Quem era esse Martim Afonso de Souza?

— Cabral, em caminho para as Indias, por motivos que não estão bem claros, aportou ás costas do Brasil a 22 de Abril de 1500. Ancorou em Porto Seguro, passou alguns dias fazendo agua para a sua esquadra, desceu á terra, esteve com os indigenas.

Frei Henrique de Coimbra, capelão-mór, celebrou a primeira missa num ilhéu, depois no continente, tendo-se erguido previamente uma grande cruz de madeira do Brasil. Era este um signal de posse da terra descoberta.

Antes de partir, Cabral deixou alguns degredados com os indios e despachou um navio sob o comando de Gonçalo Coelho para levar ao rei de Portugal, d. Manuel, a bôa noticia do descobrimento de uma extensa terra, á qual dera o nome de *Santa Cruz*.

O rei de Portugal comunicou o sucedido a

todos os paizes e fez partir, em annos diferentes, navegadores para que se certificassem melhor da terra descoberta.

Francezes e espanhoes começaram então a frequentar os mares do Brasil, estabelecendo negocios com os indigenas. El-rei ordenou a partida de expedições successivas que deveriam sondar as costas da nova terra, até onde fosse possivel, e, ao mesmo tempo, fundar nucleos de população.

Martim Afonso, homem conhecedor dos mares, e que se distinguira em diversos postos de confiança, foi um dos escolhidos para comandante. Deixou Portugal com varios navios e veiu, desde Pernambuco, tocando a costa brasileira. Escolheu S. Vicente para sua residencia, ordenando a construção de uma cidade nesse local; e mandou seu irmão Pero Lopes de Souza que proseguisse a exploração das costas do sul.

Pero Lopes cumpriu as ordens recebidas e chegou até o Rio da Prata. Nesse ponto deixou marcos que assignalassem os limites dos dominios de Portugal. Feito isso, voltou a S. Vicente.

Estava Martim Afonso de Souza entregue aos trabalhos da povoação de S. Vicente e de outros

pontos em que se iniciava a colonização, quando o governo portuguez resolveu dividir o Brasil em zonas e entregar cada uma, de prezente, a quem tivesse merecimentos por serviços prestados á nação.

Martim Afonso recebeu a faixa de terra que hoje é o Estado de S. Paulo, com o nome de Capitania de São Vicente.

Satisfeita a curiosidade do sr. Kendal, os excursionistas, proseguiram na descida da serra.

Encontraram outros monumentos, todos interessantes. Nas paredes, grandes paineis de azulejo, industria nacional, lembram scenas daquelle tempo, quando o caminho do mar tinha intenso trafego.

Aqui, representa-se senhora rica e bela, no camarim do seu *guambé,* que quatro escravos conduzem ao hombro. Para apreciar a paizagem, afasta com uma das mãos o cortinado de seda que a resguarda do sol.

Ali, outro painel retrata certo trecho da subida, calçada de pedras. Uma tropa carregada faz cantar as ferraduras sobre as lages, na sua marcha forçada.

Noutro ponto, soldados suarentos, em desordem, soltas as correias das mochilas, vencem a pé esse trecho dificil.

E assim, paineis representando cavaleiros, escravos e homens livres, contam aos que hoje vencem esse trecho comodamente, em automoveis macios e velozes, qual era o scenario dos tempos passados.

Afinal, a estrada ingreme morre na planicie. O auto dispara e logo além corre junto dos trilhos da S. Paulo Railway, perto de Santos.

Trens de passageiros passam velozes. Das janelas, mostram-se os passageiros interessados pela corrida, acompanhando o auto que por vezes vence, mas que, afinal, cede lugar ao comboio.

De um lado e de outro, bananaes, trechos de mangue, pequenas moradas.

O casario augmenta.

— Estamos agora na ilha chamada de São Vicente, onde se acham as cidades de Santos e de São Vicente. Esta ponte liga as duas porções de terra.

Avistam-se nos primeiros morros casas e plantações. Os grandes mastros dos navios apontam no espaço como galhos secos de uma floresta. Finalmente apresenta-se um trecho de aguas paradas do porto, em cuja superficie boiam velhos cascos imprestaveis e singram grandes barcos carregados de bananas.

Do outro lado das aguas, pequenas colinas, de belo efeito, rematam o scenario. E' a ilha de Santo Amaro. Entre esta e a de São Vicente fica a bahia de Santos e o porto. Pelo trecho das aguas que separam Santo Amaro do continente passavam outróra embarcações que, vindas do mar, encurtavam a viagem, preferindo esta entrada denominada Bertioga. A chamada Barra Grande era apenas procurada por embarcações de maior calado.

O auto entrou, afinal, na cidade de Santos, movimentada e barulhenta.

Um cheiro de café saturava o ambiente. Por toda parte, armazens abarrotados desse produto.

Passando agora por alamedas, ou seguindo ruas, o auto foi ganhando o resto da cidade, até o outro lado do mar, onde se mostravam lindas casas de morada, palacetes e arranha-céus.

Em frente á barra do mar, todo azul, aquì apertado pelas montanhas e além desaparecendo no infinito, o auto parou. Da escada principal de enorme edificio desceu um criado de libré para receber os hospedes.

— Desejam almoçar?

O sr. Kendal tirou o relogio do bolso.

— Meio dĩa. Gastamos tres horas no passeio... E estamos com apetite.

O GRANDE PORTO

Santos é um dos grandes portos mundiaes e o de maior importancia do Brasil. Ultrapassa de tres mil o numero de navios que o procuram durante o anno.

Por elle se exportam produtos no valor de cerca de tres milhões de contos de réis, pertencendo dois milhões ao café. O serviço de carga e descarga é feito pelos processos mais modernos. Dos vagões da estrada de ferro, os produtos passam directamente para os porões dos navios, e vice-versa. Um perfeito serviço de maquinas permite que esse trabalho se realize em pouco tempo.

As embarcações encostam na muralha de pedra, o cáes. Uma vez carregadas, desatracam facilmente, põem-se ao largo e singram barra em fóra.

O porto de Santos é bem abrigado. Em dias de temporal as aguas continuam sempre calmas, o que se não dá com outros portos.

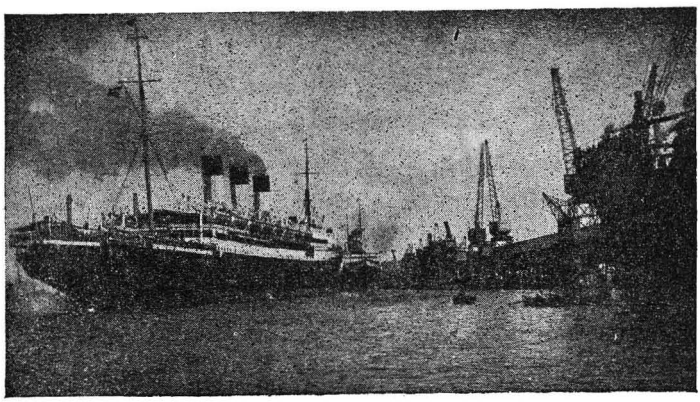
A muralha do cáes alcança cerca de oito

kilometros. Os trabalhos de continuação dessa cinta de granito proseguem normalmente a sua marcha.

Varias embarcações limpam o porto, cavando a lama do fundo e transportando-a para fóra da barra. Com esse serviço, o porto garante a entrada dos navios de maior calado.

Por vezes o movimento do porto toma tal proporção, que, muitos navios, vindos de toda parte do mundo, não encontram espaço e são forçados a esperar lugar.

Considerando o Governo de São Paulo que uma unica estrada de ferro, a São Paulo Railway, é



O PORTO DE SANTOS

insuficiente para atender ao grande movimento de cargas, resolveu em bôa hora levar os trilhos da Estrada Sorocabana até lá, partindo da estação de Mairynk, distante 50 kilometros da capital.

A nova linha em construção possue já diversos trechos acabados. Dentro de pouco tempo o porto de Santos será servido por nova estrada de ferro com ramificação pelo interior do Estado. Uma outra existe que liga o sul da faixa litoreana ao grande porto.

A entrada da barra de Santos é defendida pelo forte de Itaipús, situado na crista da ponta do mesmo nome, ponto mais avançado sobre o mar.

As fortificações são modernas e dispõem de formidaveis canhões.

Em outros tempos existia uma fortaleza, junto ao porto, que não permitia a entrada de navios inimigos. Essa construção ainda existe e é testemunha de tempos historicos.

Santos dispõe de belas praias, procuradas pelos banhistas. Na Ilha de Santo Amaro existem, entre outras, a de Guarujá, afamada, e onde se erguem hoteis importantes, casas de recreio, moradas de aspecto bonito, parques e jardins.

Um elétrico conduz, atravéz da ilha, os passa-

geiros das barcas. Guarujá é administrada por uma Prefeitura e possue os melhoramentos de uma cidade adiantada.

Numa dessas praias acha-se instalada a escola de pesca destinada a preparar pescadores; crianças e rapazes, recebem instrução completa a respeito de tão importante industria.

A cidade de Santos gosa de bom clima e dispõe de um perfeito aparelhamento sanitario. A sua população alcança duzentos mil habitantes.

A municipalidade arrecada vinte mil contos por anno e mantem, em perfeita ordem, os serviços da cidade.

O povo de Santos é dotado de elevados sentimentos de caridade. Varias são as casas destinadas a amparar os pobres e doentes, inclusive orfãos e velhos.

Santos, séde de um bispado, é berço de brazileiros ilustres, destacando-se:

Bartholomeu Lourenço de Gusmão, o padre voador, que inventou o aerostato.

José Bonifacio de Andrada e Silva, sabio de nomeada, conhecido em toda a Europa; politico, orador, poeta, foi figura principal da Independencia e com razão denominado seu Patriarca.

Quanto tinha de inteligente e sábio, tanto havia de altivo, nobre e honrado. Os seus restos mortaes repouzam no Convento do Carmo, em um jazigo de marmore.

Martim Francisco Ribeiro de Andrada, irmão de José Bonifacio, sábio de nomeada, politico notavel: foi o primeiro ministro da fazenda do Imperio do Brazil.

Antonio Carlos Ribeiro de Andrada, magistrado, politico e orador notavel, tomou parte na revolução republicana de 1817, em Pernambuco. Foi preso e levado para a Bahia, onde permaneceu encarcerado até 1821. Com seus irmãos tomou parte nos acontecimentos que determinaram o grito do Ipiranga.

Alexandre de Gusmão, secretario particular de d. João V e principe romano.

José Feliciano Fernandes Pinheiro, visconde de S. Leopoldo, fundador do Instituto Historico e Geografico do Brasil.

Frei Gaspar da Madre de Deus, autor das Memorias para a Historia da Capitania de São Vicente; o poeta Joaquim Xavier da Silveira e o celebre pintor Benedicto Calixto.

PANORAMA SANTISTA

Os excursionistas, depois do almoço, deram um passeio, percorrendo a praia. Pela larga avenida fronteira ao mar, bordada de suntuosos palacios, deslizavam automoveis. Grupos de banhistas palestravam, gozando o ar agradavel e o belo panorama.

Na grande barra, aqui e ali, surgiam navios que demandavam Santos. Alguns acercavam-se da terra e ostentavam os seus formidaveis bojos. Outros apenas pareciam pontos assinalados pelos mastros, tão distantes se achavam.

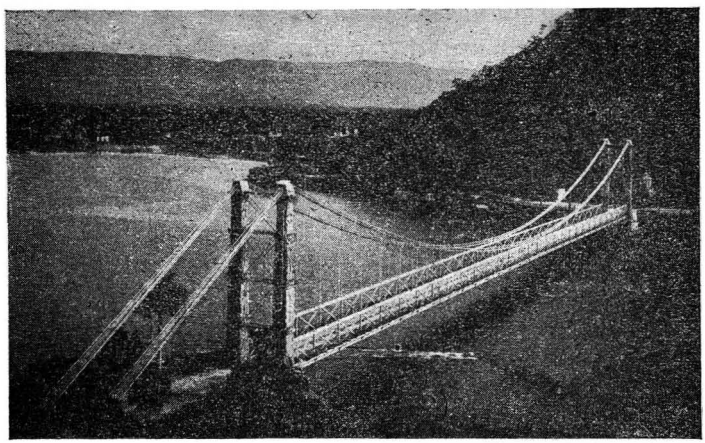
Uma faixa de luz da tarde batia em cheio nas muralhas do Itaipús. A fortaleza acha-se escondida pela vegetação, e os canhões, bem protegidos, são manejados sem que o suposto inimigo os possa descobrir.

Tomando pela praia, o auto levou os excursionistas a S. Vicente, o velho porto, onde uma cidade nova se forma. Ligando a ilha ao continente, uma

grande ponte estende os seus braços de aço, sem apoio nas aguas.

Bondes circulam entre S. Vicente e Santos.

No cáes de Santos os visitantes tomaram uma lancha.



A PONTE QUE LIGA S. VICENTE AO CONTINENTE

A linha da muralha de pedra segue em curva até perto da entrada do porto. Armazens imensos ladeiam o cáes. Locomotivas puxam filas de vagões. Guindastes suspendem cargas e as despejam nos porões.

Aqui, é um navio de passageiros prestes a partir; ali, são embarcações que recebem café.

Em alguns pontos, as sacas caminham sobre correias largas e vão até os porões. Em outros, centenares de homens, carregam-nas á cabeça. Lá vão, como formigas, a passo acelerado, levando a sua carga. Em poucas horas os porões recebem milhares de sacas.

Ao largo, navios recem-chegados, esperam as vizitas da policia, alfandega e saúde. Depois de longa marcha, por mares bravios, descansam as suas maquinas; as fornalhas, reduzidas a um quinto do fogo, apenas sustentam vapor para o serviço interno da embarcação.

Os cascos aprezentam-se desbotados, assinalando os pontos em que o vendaval os castigou mais.

Sem perda de tempo, a maruja começa a reparar os estragos nos mastros, no cordame, no convez, nas chaminés, no proprio casco.

Minusculas embarcações correm sobre as aguas. Ao passarem rente aos altos bojos, dezaparecem.

Do porto avista-se o casarío que sóbe pelos morros.

— Lá está o Monte Serrate, com a sua capelinha e o posto semaforico. Daquella emi-

nencia descobre-se o mar ao longe. Servindo-se de oculos de alcance, o observador percebe os navios que se aproximam e dá signal ao publico, por meio de bandeiras.

— Quantos navios! exclamou o sr. Kendal. Navios de todas as nações. Santos é conhecido em qualquer parte do mundo como o maior porto e o mais movimentado da America do Sul.

ESTRADAS DE SAL

Quem traçou os primeiros caminhos em nossa terra foi o indigena. O indio guiou os povoadores de São Paulo de Piratininga, primeiros missionarios que demandaram o sertão bruto.

O transporte do sal para acudir ás necessidades dos bandeirantes que buscavam o ouro assinalou melhor esses caminhos. Tal foi o primeiro comercio. Depois o tropeiro firmou melhor a primitiva trajetória. Erguendo pouzos á beira dos trilhos, semeou povoados, muitos dos quaes se transformaram em cidades.

Atibaia, Bragança, Jundiahy, Campinas, lembram o caminho da conquista do interior, tendo por ponto inicial S. Paulo.

Das estradas de tropa, a mais estensa foi a que buscou Mato-Grosso, passando pelo Triangulo Mineiro, que o rio Grande e o Paranahyba limitam e onde assenta a prospera e tradicional cidade mineira de Uberaba.

Ao longo desse caminho de tropa surgiram Mogy-Mirim, Mogy-Guassú, Caza Branca, São Simão, Ribeirão Preto, Franca do Imperador. Bem no centro do Brazil, perdidas na immensidade, Cuyabá e Goyaz.

Por esses caminhos tranzitaram caravanas de bandeirantes que, esplorando o ouro que enriqueceu Portugal, alargaram as terras do Brazil.

Seguindo tal rumo se arrastaram as tropas de linha e de voluntarios que libertaram Mato Grosso da invazão paraguaia.

A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, partindo de Campinas, seguiu identico traçado, estacando em Araguary e lançando ramaes até as terras de Minas Geraes.

Uma outra estrada, saindo do Largo do Piques, demandou Sorocaba. O primeiro povoado, Pinheiros, faz parte da Capital. Depois, Cotia, São Roque, Sorocaba, que foi a boca do sertão para Itapetininga.

O primitivo trilho seguiu por lugares hoje em decadencia, demandando o Paraná, pelos flancos da Serra de Paranapiacaba, até os campos de Curitiba, que os paulistas povoaram.

A estrada real que hoje parte da bela capital paranaense, em demanda do porto da Ribeira, para ganhar S. Paulo, rumou pelos trilhos do tropeiro que conduzia o sal. Quem viaja por aquelles lugares pinturescos, ainda póde observar, em certos pontos, sinaes do primitivo caminho.

Uma outra estrada, desgalhando-se em Pinheiros, seguiu pelo leito do Tietê, rumo a Itú, Piracicaba, Porto Feliz e Tietê, berço e morada dos bandeirantes.

Em Ozasco, arrabalde paulista, tinha a sua morada o bandeirante Antonio Rapozo, no local chamado Quitaúna, hoje propriedade do Governo Federal. Nesse ponto se ergueram quarteis. A capela construida pelo desbravador do sertão existe e é conservada como reliquia.

Pouco além, prosperava o aldeamento indigena de Carapicuhyba, do qual resta pobre povoado, que, nos tempos de Anchieta, recebeu moradores de S. Paulo, para se restabelecerem de enfermidades. Depois, á margem do Tietê, Parnahyba, que prosperou e teve comercio superior ao de Piratininga. Finalmente, Araçariguama, em decadencia, Cabreúva e Itú.

De Sorocaba em diante, entre o norte e o oeste, o caminho de sal foi proporcionando a fundação de outros povoados, que deram lugar ás cidades de Botucatú, Avaré, Campos Novos, já nos confins.

A Sorocabana seguiu todos esses rumos, ha pouco tempo alcançou as barrancas do Paranapanema e tomou pela *estrada boiadeira* até os limites com Mato-Grosso.

A Paulista, rumou entre a Mogyana e a Sorocabana, dando logar á fundação da Araraquarense, da Noroeste e da São Paulo-Goyaz.

A Noroeste seguiu o rumo do Tietê, que foi a estrada das bandeiras, transpoz o rio Paraná, atravessou o sul de Mato Grosso até as barrancas do Paraguai, pelos mesmos caminhos das bandeiras que foram aos Andes.

Primeiro, as estradas de sal. Depois, o tropeiro que fomentou o primeiro comercio e conduziu os produtos da terra: o café, o algodão, o fumo. Mais tarde, o boiadeiro que tangeu as manadas.

Tempos depois, ao clarão do progresso, os trilhos de ferro hoje modernizados, por onde corre toda a nossa importante riqueza.

Finalmente, em nossos dias, as estradas de automovel que tornaram facil o acesso do resto do sertão e que mais apressaram a conquista de todo o territorio da antiga Capitania de São Paulo.

Assim foi a transformação das *Estradas de Sal*...

O NOVO CAMINHO DA CONQUISTA

Mister Kendal mostrou-se encantado com tudo quanto viu em Santos, durante o passeio. Elogiou o serviço do porto, um dos melhores do mundo, a hygiene da cidade, as novas construções, a administração de bondes e de omnibus. Admirou o monumento erguido no fim da Avenida Conselheiro Nebias aos irmãos Andradas, achou esplendidos os parques e jardins, os hoteis. Gabou as belissimas praias do José Menino e Gonzaga, junto á cidade, na barra, e a do Guarujá, na ilha de Santo Amaro.

Para que os excursionistas pudessem conhecer a estrada de ferro foi dispensado o automovel. E tomaram o comboio das cinco horas da tarde.

A locomotiva, em poucos segundos, dezenvolveu marcha veloz. Primeiro corriam interminas filas de vagões de carga, armazens, depozitos de carvão e de ferro; depois, ruas paralelas aos trilhos, apertadas contra os morros. Um trecho do porto, de aguas paradas, atraiu o olhar dos passageiros.

Algumas velas, tocadas pela briza da Serra, que fecha o panorama de Santos, iam carregadas. Velhas embarcações, desbotadas, sem mastros e sem vida, dormiam sob os raios do sol o seu sono de morte.

O leito empedrado da estrada corre em grandes rectas, ao lado do primitivo caminho da conquista, hoje asfaltado. Autos cruzam-se velozes; uns regressam a S. Paulo, outros acabam de descer a Serra, rumo ao porto. Aqui e ali, no meio do mangue afogado pelas aguas salobras, em ponto mais elevado, cazinhas de pescadores, rodeadas de bananeiras. Depois, bananaes, crescidos por uma mesma altura, formando um belo lençol de folhagens largas. Um ou outro morro ponteia a planicie. Uma ou outra caza marca a séde de um sitio.

No fundo, imponente, majestoza, soberba, a grande Serra do Mar, sempre azul, bordada de picos. Montanhas menores, como degráus, encostam-se e formam um rendilhado de saliencias, desde a baze da elevação, onde apenas são outeiros, até o alto onde emparelham com as culminancias.

Para os lados do sul percebe-se o recorte avermelhado do Caminho do Mar, na ultima escalada. Duas linhas rectas branqueiam a mon-

tanha, de alto a baixo. São os dois canos de aço que conduzem, de oitocentos metros de altura, as aguas reprezadas das nascentes. Cá em baixo, na planicie, os condutores de tão formidavel carga geram energia elétrica — cerca de quinhentos mil cavalos, que é repartida por grande parte do Estado.

A engenharia realizou obra verdadeiramente soberba. Gastaram-se dezenas de milhares de contos de réis. E conseguiu-se modificar o curso natural das correntes, atraindo-as para um mesmo ponto, até conseguir-se vasto lençol, verdadeiro mar doce, desde a cidade de Santo Amaro, vizinha á capital, até o antigo caminho do mar — mais de quarenta kilometros de extensão! Essa obra fantastica, de tão alto custo, significa que ha absoluta certeza do futuro de São Paulo.

A vizão do panorama termina logo, porque o trem, na sua grande corrida, estaca em pouco tempo junto á Serra. Começa nesse ponto o sistema de transporte pelos planos inclinados.

O comboio é então dividido; cada parte sóbe preza a um cabo de aço que desliza sobre rodas fixas no meio da linha. A cada comboio que sóbe

corresponde outro que desce. Vencido o trecho, um outro cabo liga e puxa os dois comboios. Desse modo, uns atraz dos outros, lá vão elles, em sentido contrario, subindo ou descendo, até se acabar o cabo de aço, para, em seguida, tomarem outro. Assim se faz a escalada e a descida da serra. No fim de cada trecho, á beira dos precipicios, existem grandes maquinas que enrolam e dezenrolam os cabos de aço, permitindo completa segurança a esse sistema de transporte.

A serra oferece vistas interessantes. De um lado a montanha abrupta com as suas muralhas, para evitar que a terra desbarranque; de trecho em trecho as aguas despencam, esmagando-se nas pedras, precipitando-se nas grotas, até sumirem-se no meio da floresta. Do outro lado, precipicios, verdadeiros abismos; depois encostas, pincaros, a vegetação esplendida que se desdobra sem fim pelas montanhas. As nuvens encobrem aqui um pedaço de serra; além apenas corôam um dos pincaros; mais longe encontram-se tão altas que cedem logar ao azul do céu para que a paizagem se torne mais bela.

O comboio vai subindo, subindo, emquanto as

rodas fixas, plantadas no meio da linha, giram velozes á passagem do cabo. Esse ruido, que é quazi um zunido, só termina no ponto em que se alcança outro cabo para vencer novo trecho.

E o comboio vae furando as montanhas, ou passando por viadutos, ou deslizando sobre formidaveis aterros, ou apertado entre córtes.

Por toda linha homens vigiam; uns apertam parafuzos, outros calçam dormentes ou pintam gradis ou cimentam o leito das aguas que descem dos altos. Tudo isso para que o leito da linha se conserve em bom estado.

Empregados, dentro das suas guaritas, atendem aos signaes e puxam alavancas para abrir ou fechar as chaves da linha.

Ás beiras dos precipicios, no alto dos tuneis, junto aos trilhos, onde se podem apoiar, existem cazas de madeira para rezidencia de toda essa gente que vive na labuta da estrada de ferro.

Crianças despreocupadas, nos terraços, olham para os passageiros. Nessas alturas nasceram e cresceram. E á noite, nos colos maternos, ouvem historias bonitas ou aprendem as primeiras letras.

De dia e pela noite toda, não cessa o zunir

daquelle rozario de carretilhas, por sobre as quaes deslizam os possantes cabos de aço.

Finalmente, no Alto da Serra, os pedaços do comboio se reunem de novo. E outra locomotiva, bem maior, arrasta-o facilmente atravez de povoados, até entrar triunfante na metropole paulistana.

Tal é a São Paulo Railway, o caminho novo da conquista, iniciado em 1867 e inaugurado pouco tempo depois.

CORSARIOS

Os corsarios existiam em tempos antigos. Eram marinheiros que compunham a guarnição de um ou mais navios, os quaes davam caça a embarcações pertencentes a paizes inimigos.

Além dos corsarios, havia os filibusteiros, ladrões do mar. Estes atacavam embarcações de qualquer nacionalidade, para roubá-las.

O corso era permitido pelos governos que expediam carta de corsario a certos navegantes para cauzarem prejuizos aos paizes com os quaes se achavam em guerra.

Para explorar o corso organizavam-se companhias que vizavam lucros fabulosos.

O Brazil foi vítima dos corsarios inglezes e holandezes.

Santos foi atacado em 1583, cincoenta annos depois da fundação de S. Vicente, por Thomas Cavendish, aventureiro inglez, que praticara façanhas em uma viagem á volta do mundo.

Cock, vice-almirante da esquadra, o primeiro

a dezembarcar, colheu a população de Santos de surpreza, num domingo, á hora da missa. Um unico homem tentou rezistir e foi morto.

Cock, senhor da cidade, em vez de se precaver contra possivel repulsa, dissipou o tempo em banquetes.

Quando, dez dias apoz, Cavendish dezembarcava em Santos, a cidade achava-se dezerta. Fugira a população para os matos, aproveitando a noite, levando todos os seus haveres.

Os invazores não tiveram outro remedio sinão abandonar a conquista. Passando por S. Vicente atearam fogo á vila e rumaram para o sul.

Dispersos os navios corsarios por um temporal, volveu Cavendish a Santos. Trez leguas antes mandou dezembarcar um grupo de marinheiros, recomendando-lhes que atacassem a cidade de surpreza e levassem para bordo mantimentos, pois aos navios faltavam recursos.

Os indios armaram uma cilada e prenderam a gente de Cavendish. Apenas dois foram poupados e levados a Santos como prizioneiros.

Cavendish proseguiu a viagem, aproando para o Espirito Santo, cujo porto, Victoria, forçou.

Os portuguezes souberam, porém, lutar; depois

de varios combates Cavendish foi forçado a largar para o mar alto, rumo á Inglaterra.

Em caminho, após tantos revezes, colheu-o a morte.

Um fato interessante se passou na tomada de Santos.

O irmão do donatario da capitania, que nesse tempo era Pedro de Góes, havia doado á cidade uma imagem de Santa Catarina, para a qual foi erguida uma capela, na encosta de um morro.

Os inglezes atiraram a imagem ao mar. Annos depois foi a mesma recolhida por uma rêde de pesca, achando-se intacta. Para testemunhar o tempo durante o qual permanecera no fundo da agua, tinha a imagem, grudadas, muitas ostras.

Voltou Santa Catarina para o seu altar; e ainda hoje é venerada.

Annos depois, alguns moradores de Londres, organizaram poderoza sociedade e armaram trez navios para explorar o corso nas costas do Brazil. Coube a chefia da esquadra a James Lancaster, nobre da mesma cidade, que por vezes convivera em meio de fidalgos portuguezes.

O ponto escolhido foi Recife.

Depois de uma viagem penoza, Lancaster encontrou-se com outro corsario, o capitão Venner, que se associou á expedição.

Por muito tempo estiveram os inglezes em Recife e fizeram bôas prezas, carregando varios navios.

Os portuguezes, porém, não os deixaram em paz. Lutando com tenacidade, cauzaram muitas mortes ao inimigo, até vê-lo, por fim, em retirada.

TERRA CARIOCA

O sr. Kendal, em meio das palestras a respeito da grandeza do Brazil, referia-se sempre ao Rio de Janeiro, ou melhor á *Terra Carioca,* expressão uzual de quantos conhecem e amam a encantadora capital do Brazil.

O sr. Campos, para ser agradavel aos seus amigos, contou-lhes a historia desse abençoado recanto brazileiro, considerado por todos como o mais belo do mundo.

As caravelas de exploração das costas brazileiras, logo após a descoberta da terra de Santa Cruz, nossa patria, entraram pela barra do Rio de Janeiro, justamente no dia primeiro do anno de 1512. E os marujos, por ser a barra estreita, julgaram que se tratava de um grande rio, que mais além alargava as suas aguas, no meio de uma cordilheira de montanhas. Chamaram, pois, a esse rio, *Rio de Janeiro,* por ter sido descoberto justamente no primeiro dia do primeiro mez do anno.

Mais tarde, outros navegantes exploraram essas paragens e deram ao lugar o nome de *Santa Luzia*. Esse nome correspondeu ao ponto de dezembarque e que é hoje um bairro da terra carioca.

Martim Afonso de Souza, encarregado pelo governo de Portugal, em 1530, de fundar nucleos

UM ASPETO DO RIO DE JANEIRO EM 1822

de colonização, tocou no Rio de Janeiro. Desceu para o sul e preferiu S. Vicente para séde de seus trabalhos.

Abandonado o Rio, aventureiros francezes comandados por Nicolau Durand de Villegaignon

ahi se estabeleceram, tendo por fim fundar uma nova França, a *França Antarctica.*

Habitavam as praias do Rio de Janeiro os indios *Tamoyos,* valentes guerreiros, que se tornaram logo amigos dos francezes.

Nesse tempo já o Brazil tinha governador geral. Ocupava tão elevado posto Mem de Sá, ilustre portuguez que prestara á sua patria relevantes serviços.

Tendo sciencia da invazão do Rio de Janeiro, incumbiu Mem de Sá a seu sobrinho, Estacio de Sá, da tarefa ardua de dirigir a expulsão dos intruzos.

Estacio de Sá dezembarcou junto ao Pão de Assucar, estabeleceu o seu acampamento e fortificou-se.

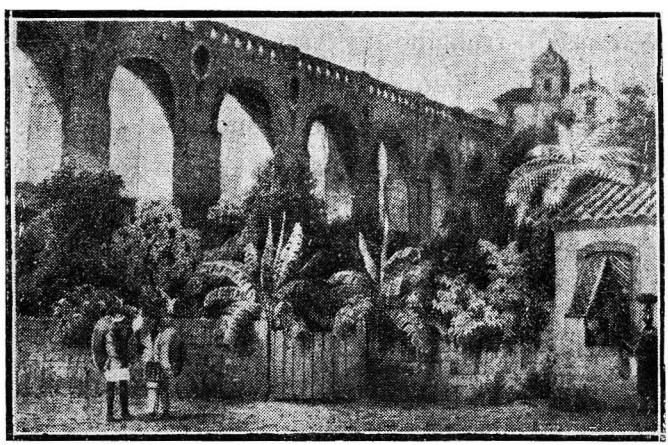
Durante muito tempo travaram-se combates entre a gente de Estacio e a de Villegaignon, sem que se decidisse a vitória final.

Reuniram-se então pelas capitanias mais forças afim de tornar efectiva a expulsão. A capitania de S. Vicente, graças aos esforços do Padre Anchieta, mandou aguerrido contingente de brancos e de indios.

Os francezes foram vencidos, afinal, na bata-

lha de 20 de janeiro de 1567, dia de S. Sebastião, razão pela qual os portuguezes deram o nome de São Sebastião do Rio de Janeiro á cidade que logo a seguir foi fundada.

Estacio de Sá morreu nesse combate. Substituiu-o Salvador Corrêa de Sá que dirigiu os



O VELHO RIO DE JANEIRO. AQUEDUTO DA CARIOCA.

fundamentos da futura capital, iniciando o povoado no morro do Castelo, hoje arrazado em virtude da modernização da cidade.

Prosperou em pouco tempo o Rio de Janeiro, graças á fertilidade de suas terras, mas a Bahia,

capital, impediu que a marcha desse progresso tomasse vulto. Em 1763 a Bahia perdeu as regalias de capital, e a população carioca, que orçava por 30.000 almas, recebeu com festas a noticia de ter sido o Rio escolhido para séde de governo do vice-reinado.

Esse acontecimento influiu para que se incrementasse o trabalho da terra orientado pela inteligencia dos padres jezuitas. Cultivou-se em grande escala a cana de assucar, o algodão, o milho, o feijão, e tratou-se de dar maior vulto á criação do gado. Fundaram-se grandes engenhos de assucar, construiram-se estradas, deu-se agua potavel á cidade.

Em 1808, D. João VI aportava ao Rio de Janeiro, de mudança, e estabelecia o governo central da sua patria.

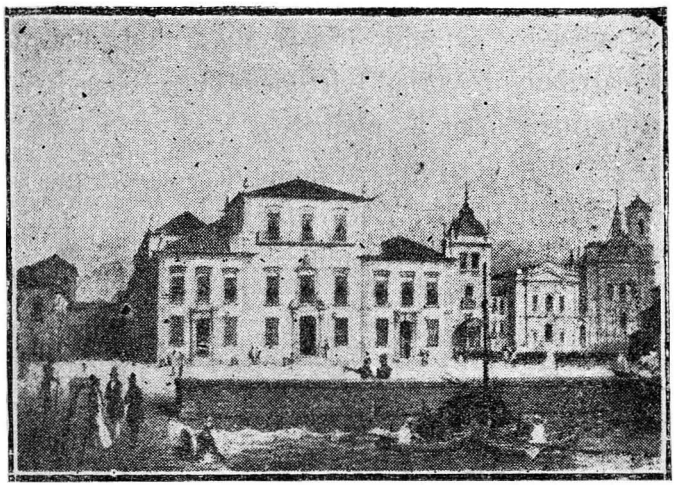
Como é natural, o Rio foi beneficiado com esse acontecimento e prosperou de um modo espantozo.

As belezas naturaes do Rio de Janeiro atraíram inumeros vizitantes vindos de toda parte do mundo. Nellas se inspiraram poetas e prozadores.

Edmundo De Amicis, escritor italiano, dedi-

cou-lhe um capitulo que se tornou notavel e que foi traduzido em varias linguas.

Lloyd George, estadista inglez, vizitando o Rio ha pouco tempo, externou a sua impressão de um modo brilhante.



LARGO DO PALACIO EM 1822

— Mas porque esse nome de carioca, atalhou o sr. Wilson?

— *Carioca* é o rio que nasce nas matas do Loiro, entre os morros da Tijuca e das Palmeiras, e que despeja as suas aguas na praia do Flamengo.

As nascentes foram captadas logo que o Rio tomou ares de cidade. Para isso construiu-se um grande aqueduto que atingiu a cidade, passando por sobre arcos monumentaes, que hoje dão passagem aos bondes que demandam Santa Tereza.

A agua do *Carioca* ganhou fama, não só porque era saboroza e muito fresca, mas ainda porque lhe atribuiam varias virtudes, entre ellas a de tornar mais belas as mulheres.

Esta é a origem desse nome de *carioca* que se aplica ao natural do Rio de Janeiro e á linda terra da capital da Republica.

COSTUMES D'ANTANHO

As rezidencias brazileiras de outros tempos eram maiores que as construidas em nossos dias.

Por via de regra, havia dois salões: o de jantar e o de vizitas.

Em compensação, os quartos de dormir eram pequenos e sem janelas, a não ser que se tratasse de morada abastada.

As moradas pertencentes a gente de haveres tinham aspecto imponente. Além dos vastos salões, havia os avarandados, em redor do edificio.

A entrada principal caracterizava-se por uma ou mais portas largas que davam passagem ás carruagens. O saguão amplo, calçado de pedra polida, permitia a entrada do coche, que se encostava ao largo degráu inicial da escadaria.

O salão de festas tinha acomodação especial para os muzicos. E os pares rodavam, ostentando as suas vestes caras e as suas joias preciozas.

A extração do ouro e o cultivo do café e do algodão criou um luxo que alcançou fama.

Na Bahia, em Ouro Preto, Mariana e São João d'El Rei, muitos eram os fidalgos que se celebrizavam pelas suas régias moradas e pelo luxo de suas festas.

Em S. Paulo, destacou-se a cidade de Bananal, proxima ao Estado do Rio, onde se cuidava do café em larga escala. Alcançaram nome as festas realizadas. Ainda hoje, do fausto de antanho, restam lembranças, mobilias, candelabros, joias, pratarias. E cazas em ruinas que foram palacios, em torno das quaes se formavam lendas, frequentadas pela gente da Côrte.

A Côrte era o Rio de Janeiro, séde do Governo Imperial, desde a chegada de D. João VI.

Os homens uzavam cazaca de seda ou de veludo, calção ajustado aos joelhos, meias finas, sapatos de verniz, afivelados, colete com botões de ouro ou de pedras preciozas.

As damas uzavam saia de balão, de babados largos, que roçavam nos sapatos de setim, bluza ajustada, cabelos penteados no alto, onde se espetavam grandes ornatos de tartaruga e brilhantes.

As senhoras nobres tinham damas de compa

nhia que as vestiam e lhes faziam guarda de honra.

Chamavam-se fidalgos aquelles que descendiam de pessoas importantes pelo seu saber, pelas batalhas que venciam, pelos titulos de nobreza que possuiam.

SCENAS FAMILIARES DE OUTRORA

Todo esse luxo provinha da riqueza das minas de ouro e das grandes fazendas de cana de assucar.

Fazendo contraste com a classe rica, havia outra, a pobre, e a escrava, que lavrava as terras, extraía ouro, criava os rebanhos e tangia as tropas.

Nas fazendas, além da morada dos donos, havia o cazario dos camaradas e a senzala para

os pretos escravos. Estes vestiam algodão, andavam descalços, sem chapéu, comiam em gamelas, no eito, ou no terreiro.

O escravo cavava a terra, plantava, colhia. O beneficio do café ou do arroz era feito em pilões. Elles mesmos teciam as suas roupas de algodão grosso. Os mais habeis teciam fazendas melhores para os patrões e para o comercio.

Consentia-se ao escravo que trabalhasse fóra do serviço obrigatorio, afim de auferir lucros. Alguns havia que se entregavam, nas horas destinadas ao descanso, ao preparo das quitandas, e, desse modo, conseguiam economias.

O escravo podia adquirir a carta de alforria e ver-se livre.

Por ocasião das bodas, costumavam as senhoras dar liberdade a um ou mais escravos, para tornar grandiozas as festas.

Poucos foram no Brazil os patrões que abuzaram dos seus escravos. A grande maioria estimava-os e lhes proporcionava relativo bem estar.

Os escravos, por via de regra, eram de boa indole, muito doceis e muito fieis.

As escravas mais sadías amamentavam os

filhinhos de suas senhoras e lhes dedicavam afeição.

A mãe preta, como era chamada, merecia especial estima. Muitas houve que passaram a sua velhice cercadas de cuidados, na casa daquelles que por ellas foram amamentados.

Annos antes de se decretar a liberdade dos escravos no Brazil, os fazendeiros mais generozos já haviam libertado os seus pretos.

O preto gozou sempre das mesmas regalias do branco. Jamais foi tido como tipo de condição inferior.

A raça negra produziu soldados de valor, engenheiros, advogados, jornalistas, literatos.

O INDIO

Julgaram os portuguezes, ao descobrir o Brazil, que a nossa terra fosse uma outra India, a rica região aziatica. Aos naturaes, pois, de nossa terra, deram-lhes o nome de *indios*.

Não se sabe ao certo qual a origem desse povo. É de prezumir-se tenha vindo da Azia, atravessando o estreito de Bhering, passando para a peninsula do Alaska e ocupando o continente americano que Colombo descobriu em 1492.

Ha muita semelhança entre o nosso indigena e o japonez que agora nos procura para firmar aqui a sua morada; isso nos leva cada vez mais a acreditar que tenha sido essa a origem do indio.

Os indios da America conseguiram, em varios pontos, firmar uma civilização digna de nota. O Mexico, o paiz dos *Azteques,* teve esplendida civilização.

Quando Fernando Cortez, espanhol, conquistou esse paiz, em 1521, encontrou um povo civilizado, que conhecia as artes e as industrias, que era

governado por monarcas e tinha magnificas cidades e monumentos de valor.

Montezuma, o rei do Mexico que governou até 1464, deu ao seu Imperio extraordinario impulso. Reconstruiu a cidade do Mexico sobre as ruinas da antiga capital, que as aguas do lago Tescoco, transbordando, haviam destruido em grande parte.

O Perú alcançou tambem notavel civilização. Desde o anno de 1021 existia uma monarquia, fundada pelo indigena da tribu dos Incas, chamado Mauco-Capac.

Muitas foram as cidades que prosperaram, graças ás suas industrias, destacando-se a de tecidos, a agricola e a do ouro, prata e cobre. Com esses metaes os Incas faziam objétos verdadeiramente artisticos.

A Venezuela (que quer dizer Pequena Veneza), oferecia tambem aspectos acentuados de civilização. Foi explorada por Ojeda e Americo Vespucci. O nome veiu das habitações indigenas construidas sobre terrenos alagadiços, á orla do mar, á semelhança de Veneza, a original cidade da Italia.

No Brazil os indigenas conservavam-se ainda

em primitivo estado selvagem. Repartidos de preferencia pela costa, viviam em tribus, sob a chefia dos caciques, que exerciam o governo supremo.

Alimentavam-se da caça e da pesca, cultivavam de preferencia o milho e a mandioca, fabricavam algumas bebidas, tintas, aromas, rêdes e objectos de barro. Viviam as tribus em guerra, umas com as outras. Este habito criou em algumas dellas o costume de comer-se a carne dos que caíam prizioneiros. Não se póde, comtudo, garantir que os nossos indigenas fossem antropófagos. Faziam isto mais por uma crendice ou cerimonia de guerra do que propriamente por um vicio.

Era o indio brazileiro forte no fizico e no moral.

Guiava com pericia as pirógas pelos rios mais encachoeirados ou por sobre o dorso das vagas. Mergulhava e explorava o fundo das aguas. Caçava com facilidade os animaes ferozes, vencia a pé largas caminhadas, traçando rumo certo atravéz das matas.

Conhecia as virtudes das plantas, preparava remedios eficazes, sabia embalsamar os mortos, tornando-os incorruptiveis.

Eram elles extremamente amantes da liberdade e exigentes quanto aos deveres da familia. A

honra era para os indios brazileiros a condição primeira, da qual em absoluto não abdicavam.

Tinham ainda uma qualidade que os tornava verdadeiramente nobres. De indole bôa, eram hospitaleiros e serviçaes. Por essa razão, facil foi ao jesuita chamá-los para o caminho da civilização.

Por bem, tudo faziam. Por mal, preferiam morrer a ceder.

Conta um historiador certa passagem que bem denuncia o carater do indigena.

Num dos inumeros ataques contra os selvícolas, promovido pelos brancos, certa tribu foi cercada pelo fogo, ateado propositadamente pelos atacantes. Colhidos desse modo, os infelizes não tiveram outro remedio sinão esperar pela morte.

Um dos indios, percebendo que um dos atacantes assistia, calmamente, áquelle martírio, tomado de indignação, saltou as labaredas e com um golpe de audacia e agilidade apanhou-o e arrastou-o até a sua taba, para que tivesse a mesma morte.

Rezistir, com o sorrizo nos labios, ás dores do sacrificio, tal era o orgulho dos prizioneiros. Enfrentavam com serenidade a morte, pois dezejavam honrar desse modo o valor da sua gente.

Muitas eram as tribus que povoavam o Brasil. Todas ellas pertenciam a dois ramos ou raças: a dos tupís e a dos guaranís.

Os uzos e costumes eram, em geral, mais ou menos os mesmos, salientando-se em algumas tribus maior pendor belicozo.

Dentre as tribus mais guerreiras, destacam-se os tamoios, tupinambás e potiguaras, na faixa do litoral que vae do Rio de Janeiro a Pernambuco.

A GUERRA HOLANDEZA

Vale a pena conhecer a chamada Guerra Holandeza, que constitue para a nossa historia um punhado de epizodios dignos de nota, pondo em destaque heróes que se conduziram com valor e que deixaram, por isso, vivo exemplo de patriotismo.

Durante a Guerra Holandeza, que durou vinte e quatro annos, formou-se o espirito de brazilidade. O nacional, produto do portuguez, do indigena e do africano, surgiu durante essa luta, conscio do seu valor.

Combatendo o holandez invazor, ao lado do portuguez, era guiado pelo ideal de expulsar das plagas brazileiras o estrangeiro de lingua, costumes e religião diferentes. Preferiu, portanto, a dominação portugueza, isto é, o primeiro colonizador, que tinha direitos sobre a terra conquistada e por elle civilizada.

Mais tarde, quando a nova raça pudesse constituir-se de modo a conduzir-se por si mesma,

não lhe faltaria a energia preciza para alcançar o ideal completo de liberdade, que é comum a todos os povos.

A Holanda conseguira separar-se do dominio da Espanha e, graças ao seu grande desenvolvimento, alcançou, por meio de poderozas companhias, fundar extensas colonizações nas Indias Orientaes.

Achando-se o Brazil, então, sob o dominio da Espanha, quasi abandonado, fundou-se na Holanda a poderosa Companhia das Indias Ocidentaes, com o fim de se apossar da parte de maior dezenvolvimento, Bahia e Pernambuco.

Em 1624 a Bahia foi tomada de surpreza por uma poderosa esquadra.

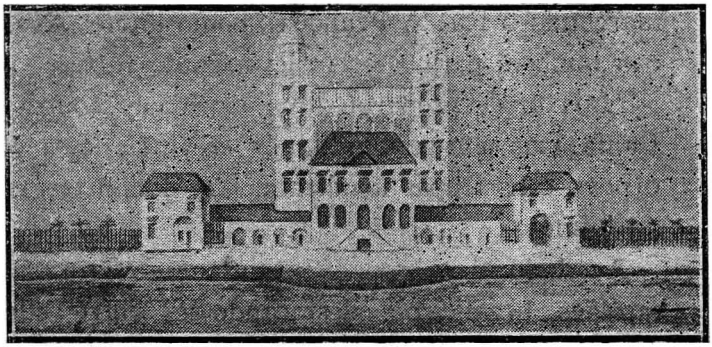
Um anno depois os invazores eram forçados a regressar á Holanda, graças á intrepidez do povo bahiano que não lhe deu treguas.

Seis annos depois, uma esquadra ainda maior, atacava Pernambuco, e não sem sacrificios se apoderava, primeiro de Olinda, depois de Recife.

Novos esforços de lado a lado levaram os guerreiros ao campo da luta, havendo heroismo de parte a parte. O invazor tentou invadir tambem a Bahia mas não foi feliz. Experimentou ganhar

terreno para o norte, e a sorte tambem não lhe foi propicia como dezejava.

Passaram-se tempos sem que grandes acontecimentos viessem mudar a feição da luta. No campo holandez começou a lavrar a dezordem. Mas um grande personagem, incumbido pela



PALACIO DAS TORRES — RESIDENCIA DE NASSAU

Companhia de administrar as terras conquistadas, veiu em auxilio do invazor.

Era o Conde Mauricio de Nassau, personagem ilustre, bom politico e bom administrador.

Assumindo o governo supremo da colonia, procurou realizar um programa de melhoramentos. Tolerando a religião dos que haviam

sido dominados e fazendo justiça, captou confiança e até simpatia.

Tal foi a sua atuação, que a colonia prosperou de um modo notavel, ameaçando seriamente as possessões portuguezas.

Nassau conseguiu dilatar os dominios, apossando-se de toda a costa pernambucana e das Alagoas, marcando o Rio S. Francisco como limite. Avançou tambem para o norte levantando fortes.

Mais tarde preparou uma expedição contra a Bahia, mas sem resultado, porque ainda dessa vez o povo e as tropas acudiram, não dando treguas ao inimigo.

Ao lado das tropas portuguezas figuravam capitães brazileiros, destacando-se, entre elles, André Vidal de Negreiros, branco, Henrique Dias, preto, e o indio Camarão. Eram chefes de valor e tinham sob suas ordens patricios destemidos.

Em 1640, Portugal viu triunfante a revolução contra a Espanha e D. João IV assumiu a corôa portugueza.

Tal acontecimento repercutiu no Brazil.

D. João IV mostrou-se, porém, fraco e em vez de acudir ás tropas que obrigavam Nassau a

manter-se em seus limites, cuidou de contemporizar, assinando um armisticio com a Holanda, afim de melhor preparar a nação para a guerra que a Espanha lhe havia declarado.

Aproveitou-se Nassau deste estado de couzas e apossou-se de Sergipe. Tentou de novo conquistar

BATALHA DOS GUARARAPES, EM QUE MAIS UMA VEZ FORAM VENCIDOS OS HOLANDEZES

a Bahia e ainda de novo foi repelido. Estendeu então o seu dominio até parte do territorio do Maranhão.

Desse modo ficaram os holandezes senhores de cerca de trezentas leguas de costa.

A suprema administração da Companhia das

Indias Occidentaes desgostou por tal fórma a Mauricio de Nassau, que este, acabrunhado, deixou o Brazil sem esperar substituto.

Com a retirada desse principe exultaram brazileiros e portuguezes, pois se avizinhava a hora da derrocada.

Bem cedo se fizeram sentir desmandos na administração holandeza; os patriotas, apezar de abandonados pelo governo de Portugal, tomaram sobre seus hombros o encargo de expulsar o invazor.

A primeira batalha, registrada com o nome de *Batalha das Tabocas,* deu inicio á guerra da expulsão.

João Fernandes Vieira, portuguez de nascimento, mas brazileiro de coração; Vidal de Negreiros, Henrique Dias e o indio Camarão, comandante dos valentes Potiguáras, chefes do movimento, tão bem urdiram o seu plano que, de vencida em vencida, conduzindo uma bandeira com o distico "Deus e Liberdade", foram esmagando o invazor.

Afinal, depois de brilhantes vitórias, conseguiram obrigar o inimigo a render-se pelo *Tratado da Campina do Taborda.*

Os patriotas brazileiros, tendo recebido do rei de Portugal intimação para não hostilizarem os holandezes, responderam que *"iriam receber o castigo de seu crime de dezobediencia depois de expulsar de Pernambuco o estrangeiro invazor"*.

Foi, pois, durante a chamada *Guerra Holandeza* que se formou o espirito de brazilidade, e daí por diante cresceu e se manifestou em varios momentos historicos.

A HISTORIA DE UMA RIQUEZA

Um capitão de navio, francez, em viagem da Africa para a Guiana Franceza, transportou algumas mudas de café que nesse continente tem o seu berço.

A viagem foi longa. A falta de ventos demorou a marcha do navio veleiro. Os mantimentos a bordo escassearam. Os depozitos de agua potavel minguaram. Para evitar sofrimentos, tomaram-se precauções. Cada tripulante recebeu o seu quinhão. Era precizo prudencia: beber com parcimonia.

O comandante da caravela entristeceu-se olhando as suas plantas no risco de secarem. E tomado de um grande cuidado, cedia-lhes um pouco do liquido preciozo que lhe coubera na repartição.

Nem todas as arvorezinhas rezistiram. Duas ou trez, porém, vingaram. E a Guiana Franceza ensaiou, desse modo, a primeira cultura de café.

Dentro de poucos annos surgiram cafezaes.

Palheta, morador no Pará, foi á Guiana. A fama do café aguçou-lhe o dezejo de levar sementes para a sua terra. Não lhe foi facil a

empreza. Comtudo, conseguiu uma boa porção e repartiu os grãozinhos vermelhos por quantos se interessavam. A terra brazileira e o seu clima eram propicios á sementeira. As primeiras varetas saíram de suas cóvas, subiram e floresceram.

Annos depois a cultura tomava pé e se alastrava.

Do Pará desceu para o Maranhão, Piauhy, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Bahia.

Quanto mais se aproximava do sul, mais viçozo e rico era o cafeeiro. É que essa planta dá nos climas quentes, mas prefere as terras que não sejam excessivamente queimadas pelo sol.

Finalmente, alcançou o Rio de Janeiro, Minas Geraes e veiu ás plagas paulistas. O ultimo pedaço de terra brazileira que recebeu sementes de café foi justamente o que maior riqueza alcançou.

De São Paulo o café estendeu-se ao norte do Paraná, cujas terras são fertilissimas.

O prospero Estado sulino goza hoje dos proveitos de uma cultura invejavel.

A erva mate, seu produto nativo, e a madeira, principalmente o pinho, que cobrem parte de seu territorio, dois elementos de sua prosperidade, cederam ao café o papel da supremacia economica.

Milhões de cafeeiros vicejam pelo vale do Paranapanema, nas vertentes do Peixe, das Cinzas e do Laranjinha. E cidades prosperas surgem e crescem a caminho de um grande futuro.

Jacarézinho, Platina, Ribeirão Claro, Cambará e Carvalhopolis são os novos nucleos de progresso da bela terra paranaense.

Paranaguá e Antonina, seus portos, tomam vulto com um novo genero de comercio, o café, que é hoje a maior riqueza do Paraná.

Mato-Grosso iniciou tambem a cultura intensa de café, e os resultados colhidos até agora são promissores. Goyaz segue o mesmo rumo.

A 28 de outubro de 1927 comemorou-se o segundo centenario da introdução do cafeeiro em terras do Brazil.

São Paulo foi escolhido para a comemoração de tão grande acontecimento. Os Estados cafeeiros da Bahia, Espirito Santo, Minas Geraes, Rio de Janeiro e Paraná, tomaram parte nessa comemoração e expuzeram seus produtos no Palacio das Industrias. Para cada Estado destinou-se um dia de festa. E a grande familia brazileira, tomada do maior jubilo, consagrou varios dias ao segundo centenario do café.

HISTORIA DO NOSSO OURO

Vale a pena conhecer algo da historia do nosso ouro.

Desde o descobrimento do Brazil marcou época o interesse pela descoberta desse metal. Referem os historiadores que os indios levados á prezença de Cabral, vendo castiçaes e outros objétos de prata e ouro, fizeram sinaes de que na terra descoberta havia dessa preciozidade.

E não tardaram, pouco tempo apoz o descobrimento, as tentativas dos aventureiros, muitos delles encorajados pelos chefes de governo.

A lenda do *El Dorado* corria fama. Procurava-se esse paiz maravilhozo onde se dizia haver montanhas de ouro e prata. O imperante desse reino tão rico vestia-se á moda selvagem. Ao acordar-se era o regio personagem untado dos pés á cabeça por uma goma aromatica de alto preço. Depois com um tubo lhe assopravam ouro em pó, até ficar bem coberto. Á noite lavavam-lhe o corpo. Daí o nome que lhe veiu, de *El Dorado*.

Não se sabia ao certo onde ficava esse famozo paiz. Diziam, uns, que no Perú; outros, no Equador; outros, na Bolivia, e até se indicou o Brazil como sendo a região cubiçada.

Entretanto, todas as tentativas para a descoberta do ouro fracassaram. Perderam-se fortunas com a manutenção de expedições dificeis e perderam-se vidas. Muitos dos que partiram sonhando tezouros voltaram em completa mizeria. Algumas expedições dezapareceram no labirinto do sertão e nunca mais se souberam noticias dos seus personagens.

Roberio Dias, rico proprietario na Bahia, descendente de Caramurú, ganhou fama por possuir minas de ouro que um roteiro indicava onde as mesmas se achavam.

Nesse tempo pertencia o Brazil á Espanha, em virtude de D. Sebastião, rei de Portugal, ter fallecido na batalha historica de Alcacerquibir, contra os mouros. Sucedeu-o o cardeal d. Henrique, que morreu logo depois de ter assumido o governo. Felippe II, rei da Espanha, foi o herdeiro da corôa portugueza.

Portugal e Espanha passaram a constituir um

só paiz, e o Brazil sofreu a influencia de governos espanhóes.

Roberio Dias possuia em sua morada variados serviços de prata e de ouro em tal quantidade, que chegou a suspeitar-se que elle explorava as minas em suas terras.

Essas suspeitas chegaram aos ouvidos do proprio Roberio, razão por que julgou prudente ir á Espanha. Prometeu a El-Rei que lhe daria mais ouro do que o ferro que existia nesse paiz, si lhe concedesse o titulo de Marquez das Minas.

Felipe II julgou exagerada a recompensa, mas prometeu nomeal-o administrador e conceder-lhe ainda outras vantagens.

Nesse tempo embarcava para o Brazil d. Francisco de Souza, nomeado governador, e trouxe instruções para cuidar seriamente do assunto.

Roberio Dias, ao que consta, em vez de tratar da exploração das minas, conforme prometera a d. Francisco de Souza, gastou o tempo em apagar os indicios existentes; e tendo morrido, eternizou-se o seu segredo. De então por diante realizaram-se muitos trabalhos, todos, porém, infrutiferos.

Afinal, chegou a éra tão ambicionada. D. Fran-

cisco de Souza mandou em 1699 ao rei da Espanha um rozario feito de grãos de ouro do Brazil, sinal certo de que havia sido descoberto o preciozo metal. Foi então promulgado o primeiro regimento das minas, o qual dispunha, entre outras couzas,

PARTIDA DE UMA EXPEDIÇÃO EM BUSCA DE OURO

que a quinta parte do metal apurado pelos proprietarios devia ser entregue ao governo.

Qualquer pessoa tinha o direito de extrair ouro, limitando-se-lhe o terreno e impondo-se-lhe certas obrigações, além do quinto rezervado a titulo de imposto.

Nesse tempo, rompeu a guerra holandeza, com a invazão da Bahia. E a busca do ouro arrefeceu.

Em 1650 apareceram as primeiras amostras de ouro da Bahia, encontradas por um tal Marcos de Azevedo e um seu companheiro. Foram infelizes ambos, pois não tendo obtido, como Roberio Dias, o que pediam, e negando-se a indicar o local das minas, morreram numa prisão da Bahia, completamente esquecidos.

Novas expedições organizadas por ordem do governo foram sacrificadas em pleno sertão, até que Fernão Dias Paes Leme, conhecido bandeirante, apezar de contar oitenta annos, se propoz, á sua custa, acertar com o que tanto se buscava.

Fernão Dias Paes Leme percorreu todo o territorio do actual Estado de Minas, abrindo estradas e formando povoações.

Rodrigo de Castelo Branco e Jorge Soares de Macedo, que durante tempos andaram atraz das descobertas de Marcos Azevedo, tiveram ordem de se incorporar a Fernão Dias, que explorava a Serra de Sabará. Em caminho tiveram a noticia da morte de Fernão. E de um filho deste, que desde os 15 annos acompanhara o pae pelo sertão, receberam umas pedras verdes que Fernão Dias

tinha como esmeraldas. Além disso, entregou-lhes as suas plantações de milho, feijão, mandioca e diversas varas de porcos.

O primeiro ouro que com certeza se sabe ter saído das terras de Minas Geraes foi uma amostra aprezentada em 1695 ao capitão-mór do Espirito Santo por Antonio Rodrigues Arzão, natural da vila de Taubaté, hoje cidade prospera.

Antonio Rodrigues Arzão, que realizara muitas excursões, morreu, deixando a seu cunhado Bartholomeu Bueno de Siqueira papeis com minuciozas instruções para a descoberta das minas que encontrara.

De então por diante surgiram as decantadas minas, e o ouro brotou, como um milagre, por dezenas de recantos do nosso amado Brazil.

Foi no reinado de d. João V que maior incremento tomou a descoberta e exploração das minas. Nesse trabalho arduo que chamou a atenção de toda casta de gente, salientaram-se, sobretudo, os paulistas que foram os verdadeiros semeadores de povoados, muitos dos quaes se transformaram em cidades.

Mariana, a velha diocéze mineira, que em 1711 já era vila, foi erguida sob a denominação de

Vila Leal do Carmo; mais tarde, como homenagem a d. Mariana d'Austria, espoza de d. João V, recebeu este nome.

Vila Rica, historica, foi fundada oito milhas a oeste de Mariana e ficou sendo séde da capitania.

O povoado foi erguido na encosta de um dos montes de elevada serrania, e as ruas, feitas em degráus, cruzam-se de modo a ser bem aproveitado o terreno.

Vila Rica, a mais rica das cidades do mundo, si só de ouro fosse a riqueza, fôra antes chamada Arraial de Ouro Preto. Mais tarde, a cidade reconquistou o primitivo nome. E ainda hoje, nas ruas que lhe ficam em baixo, persistem os nomes dos primeiros exploradores que ergueram as suas tendas: Antonio Dias, de Taubaté; Tomaz Lopes de Camargo e Francisco Bueno da Silva, da capital de S. Paulo.

Quazi todas as cidades antigas do Brazil têm uma historia semelhante: foram fundadas por paulistas sobre terras que ocultavam tezouros.

A GUERRA COM O PARAGUAI

O povo que constitue a Republica do Paraguai é descendente da raça guerreira dos guaranís. De tal fórma esse povo se formou sob a influencia do sangue indigena, que ainda conserva a lingua guaraní, a mais uzada nas camadas populares e não ignorada pela alta sociedade.

Sebastião Cabot, natural de Genova, filho do grande navegador e cosmographo João Cabot, foi o primeiro que subiu o rio Paraná e alcançou o Paraguai.

Poucos annos depois, João de Ayola fundava a cidade de Assunção e organizava o primeiro nucleo formador do novo paiz.

Ayola foi assassinado pelos indigenas e Martinez Reala, assumindo as redeas do governo, deu tal impulso á região povoada, que a tornou uma das mais importantes da America do Sul.

Exerceram os jesuitas grande influencia na formação dessa Republica e, sendo expulsos,

passou o Paraguai a formar uma vice-realeza do Rio da Prata.

Em 1811, o Paraguai tornou-se independente, e governado por um Triumvirato chefiado por José Gaspar Rodrigues Francia, que logo se tornou ditador.

De então por diante outros ditadores subiram ao governo.

Em 1862, Francisco Solano Lopes sucedeu a seu pai Carlos Lopes.

Era elle moço ainda, inteligente e viajado, dotado de um temperamento impulsivo que não permitia a opinião e muito menos a intervenção de estranhos nos negocios da Republica. Além disso, caracterizava-se por um desmedido orgulho, razão por que sonhou dilatar as fronteiras do territorio afim de sair o Paraguai da pozição humilhante de nação central e ganhar a costa maritima.

Valendo-se da prosperidade do paiz, graças á administração de seu pai, cuidou de preparar o povo para a guerra.

Mandou gente de sua confiança viajar pela França, Inglaterra e Alemanha, afim de conhecer e adquirir o que de melhor existisse na arte peri-

goza das batalhas. Fundou oficinas e estaleiros, segundo a orientação de profissionaes desses paizes.

Mandou fundir canhões, ergueu fortalezas, lançou navios.

Em Cerro Leon reuniu a flor do seu exercito composto de mais de sessenta mil guerreiros e ordenou que se entregasse á pratica de exercicios.

Todo esse movimento belico era, entretanto, ignorado na America.

Tendo havido uma pendencia entre o Brazil e o Uruguai, que determinou a intervenção armada do nosso paiz, ofereceu-se Lopes para mediador. Sendo recuzada a sua mediação, sentiu-se o ditador humilhado, razão por que decidiu pôr em campo o seu poderio guerreiro.

O primeiro acto de hostilidade consistiu no aprizionamento do navio brazileiro "Marquez de Olinda", em aguas do rio Paraguai, que conduzia a bordo o coronel Carneiro de Campos, governador de Mato Grosso.

Embora colhido de surpreza, o Brasil não teve remedio sinão aceitar a guerra.

Bem caro nos custou ella. Foram cinco annos de luta sem treguas.

Tremendas batalhas se travaram, em terra, nas regiões mais dificeis, e sobre as aguas lodacentas do Paraguai.

Os soldados de Lopes, obedientes, cegos, não avaliavam o sacrificio imposto ao paiz, nem calculavam que marchavam para a ruina.

Expulsos do territorio que nos haviam conquistado, passaram a sentir o pezo das nossas baionetas em seu proprio sólo. E levados de vencida, de cidade em cidade, de povoado em povoado, nas matas, nos campos, nos proprios charcos, foram cedendo terreno até que perderam a capital, Assunção.

Ainda assim Lopes não se deu por vencido. Acompanhado dos soldados que lhe restavam, imaginou estabelecer-se nos pontos afastados dos seus dominios.

Perseguiu-o o exercito brazileiro, sem lhe dar treguas, até que, morto no combate de Cerro Corá, a 1.º de março de 1870, deu-se por finda a luta.

Sofreu o Paraguai, por culpa de seu ditador, esse tremendo revez.

Solano Lopes arrastou-nos a uma guerra que nos custou dinheiro, vidas preciosas, sacrificios de toda a sorte.

E levou o seu povo á ruina, sepultando-o nos escombros de uma guerra que elle mesmo dezejou.

Estabelecida a paz, organizado o novo governo do Paraguai, nossas tropas regressaram á patria.

O paiz vencido não sofreu, entretanto, humilhações da nossa parte. Fomos na verdade generozos, guiou-nos nesse tranze apenas o dever de salvar a nossa honra e a nossa dignidade.

O povo paraguaio de hoje reconhece os nossos direitos e nos faz justiça.

A guerra não deixou odios. Paraguaios e brazileiros cultivam simpatias reciprocas e almejam o bem estar de ambos os paizes.

Depois da guerra com o Paraguai, ha sessenta annos, o Brazil, graças á sua politica de paz, não tornou ao campo de batalha.

Na guerra com o Paraguai muitos foram os que deram provas de valor e de constancia. Generaes, oficiaes e soldados, porfiaram em dar provas de sua dedicação pela cauza sagrada da patria.

De todos os Estados, de Norte a Sul, batalhões acorreram e pelejaram dia e noite, sem dezanimo.

Justo é que dentre tantos milhares de heróes

destaquemos dois chefes supremos: Ozorio e Caxias.

Manuel Luiz Ozorio, Marechal e Marquez do Herval, era filho do Rio Grande do Sul. Foi um heróe, conduzindo-se com extraordinaria coragem, dando elle proprio o exemplo de sacrificio em plena batalha. Ferido em combate, voltava bem logo á refrega, exibindo as ataduras dos ferimentos.

Ozorio foi e ainda é o idolo do povo brazileiro

Quando em 1877 o grande cabo de guerra vizitou o Rio de Janeiro, fez-lhe a população carioca a mais estrondoza manifestação de que ha noticia.

Dois annos depois morria o general.

Seu corpo foi embalsamado e depozitado na capela do Arsenal de Guerra do Rio de Janeiro, depois transportado aos Invalidos da Patria.

Para perpetuar a sua memoria ergueu-se-lhe uma estatua na atual Praça 15 de Novembro, preciozo monumento de arte. Na baze se encontra depozitado o corpo do tão ilustre militar.

Luiz Alves de Lima, Duque de Caxias, nasceu no Rio de Janeiro.

Foi o maior general brazileiro.

Aos cinco annos de idade assentou praça; e d. João VI, em atenção aos serviços de seu pai e de seu avô, mandou que desde essa idade lhe contassem o tempo de serviço militar.

Foi um militar completo; o mais completo que se pode dezejar.

Primava pela fidelidade com que servia a lei e a autoridade constituida, vizando unicamente a felicidade do Brazil.

Dezempenhou papel saliente nas mais tremendas crizes politicas por que passou o nosso paiz. De todos os encargos, pezadissimos por certo, saíu-se sempre com galhardia.

No campo de batalha era tão sereno como nos dias de paz. E os seus planos de guerra surtiram sempre os efeitos desejados, conduzindo nossas tropas ás mais brilhantes vitorias.

A vida de Caxias é o mais completo exemplo que todo o militar e cidadão deve seguir.

Esse homem, grande no mais completo sentido da palavra, merece a veneração das gerações prezentes e futuras.

O CAFÉ

São Paulo é, por excelencia, a terra do café. Embora outros Estados do Brazil possúam essa cultura, São Paulo é assim denominado por ter as maiores e as mais ricas lavouras. Da produção total de dezoito milhões de sacas, doze milhões cabem aos lavradores paulistas.

— Doze milhões! repetiu o sr. Kendal. Póde-se então dizer que o Estado de São Paulo concorre com a metade da produção mundial?

— Perfeitamente! Pouco menos da metade do café bebido no mundo é de procedencia paulista.

— Que grande riqueza!

E para satisfazer a curiosidade de seus amigos, o sr. Campos foi dizendo:

O progresso do Brazil é obra quazi que exclusiva do café. Com esse abençoado produto construimos as nossas estradas de ferro, mais de quarenta mil kilometros.

Nossos portos, modernizados e ampliados,

alcançaram formidavel dezenvolvimento, graças ao café.

A industria manufatureira atingiu tamanho incremento em virtude das exigencias de outra industria, a cafeeira.

Com o café engrandeceram-se as cidades maravilhozas de S. Paulo, a metropole, Santos, Campinas, Ribeirão Preto, Araraquara, Jahú, São Carlos, Baurú, Rio Preto e mais de uma centena de outras cidades, todas ellas modernas, em franca prosperidade.

Todos os annos, em terras novas que o cafezal enriquece, outras cidades se formam, do dia para a noite, cada qual mais bela!

Prezidente Prudente, ha dez annos, era mata virgem, habitada pelos bugres. Hoje é uma cidade confortavel; dentro de pouco tempo terá fóros de capital, a capital da Sorocabana.

Lins, pouco mais velha, na Noroeste, tem a mesma historia. Em curto tempo a mata dezapareceu para dar lugar á cidade. Traçadas as ruas, no meio dos troncos derrubados, deitou-se mão ás construções. E surgiram cazas de todos os tamanhos e feitios.

Montaram-se serrarias, instalaram-se oficinas,

abriram-se cazas comerciaes, fundaram-se bancos, inauguraram-se colegios.

Emquanto isso, o cafezal estendeu-se com um viço sem rival, florecendo e frutificando.

Em Lins não ha pobres. No meio de grandes fortunas, prospera tambem gente remediada. Quem possue dez mil cafeeiros é homem evidentemente **feliz.**

O mesmo se verifica em Pirajuhí, Cafelandia, Araçatuba, Penapolis, Biriguí, Prezidente Alves e tantos outros lugares servidos pela Noroeste, estrada de ferro de propriedade do governo brazileiro. Os trilhos começam em Baurú, grande praça comercial servida pela Companhia Paulista e Sorocabana. Acompanham o vale do Tietê até o rio Paraná e depois, transposta a caudal, atravessam Mato-Grosso até as barrancas do Paraguai.

Ha trinta annos todo esse trecho era habitado pelos indios.

O café desbravou esse sertão, criou as mais belas fazendas, realizou fortunas incalculaveis e concorreu para o avanço do nosso progresso. Os recursos atuaes dessa faixa de terra paulista são incalculaveis. E ainda estamos apenas no começo!

Pode-se dizer que nesse recanto se forma um outro Estado de São Paulo. A ouzadia e a constancia do paulista não cessa, apezar do que já conquistou para a sua terra.

A febre do progresso que a cultura do café alimentou, encheu de cubiça a toda casta de gente, incluzive os estrangeiros.

Entre a faixa percorrida pela Noroeste e pela Sorocabana, rumo a Mato-Grosso, ha uma outra que os trilhos da Companhia Paulista vão cortando em arremetidas, a partir de Agudos. Piratininga é a primeira cidade a merecer esse avanço. Depois vem Cabralia, Duartina, Galia, Marilia e outros povoados que se esboçam e que amanhã serão cidades esplendidas.

Além da Central do Brazil, que liga São Paulo ao Rio, cujos trilhos, deixando o vale inicial do Tietê, rasgam o vale do Parahyba, mais sete estradas de ferro retalham o territorio de São Paulo. São ellas: Paulista, Mogyana, Sorocabana, Araraquarense, Noroeste, Douradense e São Paulo-Goyaz, esta ultima apenas iniciando um trecho do seu traçado.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro é considerada como a mais perfeita organização

ferroviaria. Foi a primeira a eletrificar as suas linhas, inaugurando um serviço modelar. Deve-se a essa companhia o inicio do reflorestamento, problema de importancia para a economia nacional. Os seus bosques possuem cerca de vinte milhões de eucaliptos.

Os comboios da Paulista oferecem segurança e comodidade. Os trens de aço, diurnos e noturnos, reprezentam o que ha de mais moderno no serviço de trens de passageiros.

A Sorocabana, propriedade do Governo de S. Paulo, é uma estrada riquissima, em franco dezenvolvimento, servindo zona extensa. Perfeitamente aparelhada, corresponde ás necessidades ruraes. Com ligações para Santos e para o litoral sul; completa um grande ciclo de conquista.

A Companhia Mogyana, que tem o seu ponto inicial em Campinas, penetra nos Estados de Minas e Goyaz. É uma organização tambem modelar. São Paulo deve-lhe grande parte do seu progresso.

Assim a Noroeste, a Araraquarense, a São Paulo-Goyaz, a Douradense.

Todo esse movimento de linhas ferreas vem despejar as suas cargas e passageiros na *São*

Paulo Railway, que liga Santos a São Paulo e se estende até Jundiahí.

Apenas a Sorocabana, linha independente, alcança a capital paulista e dentro em breve dezafogará o serviço de cargas de Santos, que a *So Paulo Railway,* apezar das suas linhas duplas, sozinha não póde rezolver.

Tudo isso é obra do café, planta miraculoza, de dificil cultura.

Não ha na terra maior lavoura do que essa. Maior e mais bela. O arvoredo tem ares de nobreza. E é fidalgo ao florecer, flores de noivado, brancas e aromaticas, em cordões, em rozarios, desde o alto de suas varas, até as saias largas que roçam o chão. Florece aos primeiros pingos das chuvas de Agosto, depois em Setembro, em Outubro e até Novembro.

É fidalgo tambem ao aquinhoar o lavrador, enchendo-lhe as mãos do ouro, ouro que se derrama por todas as mãos e que tem o poder miraculozo de erguer São Paulo, de aparelhar Santos e de coalhar os mares de navios comerciantes...

ASPECTOS DO PROGRESSO

A historia do café, a maior riqueza do Brazil, despertou nos dois americanos Kendal e Wilson, o dezejo de conhecer essa lavoura de tão grande fama.

Tomaram um dos comboios da manhã, rumo ao interior.

A imensa Estação da Luz regorgitava de povo, nas quatro plataformas, esperando embarque.

Logo que um trem partia, outro encostava-se á plataforma.

Ás oito horas e um quarto, silvou o comboio de aço que vae até as barrancas do Rio Grande, limites com o Estado de Minas, por onde entram rebanhos de gado vindos deste Estado, de Mato Grosso e Goyaz. Deixou a estação e as dependencias, passou fronteiro á estação da Sorocabana onde se repetia o movimento de trens desta importante via ferrea; e ganhando velocidade foi deixando, de lado a lado, armazens, depozitos e filas interminas de vagões carregados, uns vindo

do interior, outros aguardando a vez de seguirem para o grande porto de Santos.

O ruido das rodas girando e estalando nas juntas dos trilhos foi aumentando e dentro em pouco se constituiu em uma verdadeira muzica metalica.

Durante muitos kilometros os depozitos e armazens iam sendo passados em revista e o cazarío da cidade oferecia o aspecto bizarro dos seus telhados de mil feitios e se estendia até bem longe.

As estações da Barra Funda, Agua Branca e Lapa passaram num relampago. Surgiram oficinas, fabricas, novas construções, até o comboio transpôr o Tietê. Depois o inicio das colinas que se avizinham da Serra da Cantareira, o verde da mata, chacaras, vivendas alegres, outras estações.

O trem de aço proporciona ao passageiro toda a comodidade. Cada vagão dispõe de agua pura e gelada que o passageiro adquire por uma moeda introduzida numa caixa. Automaticamente recebe um copo de papel e a torneira jorra o preciozo liquido.

Para as pessoas ricas, amantes do luxo, ha um vagão especial com compartimentos fechados,

poltronas, sofás e um guarda que os atende.

Um outro vagão conduz cozinha ligada ao restaurante.

De espaço a espaço o comboio cruza com outros de passageiros e de carga. O encontro é rápido, annunciado pelo estrondo dos dois movimentos em contrario.

As duas linhas correm por sobre pedra britada. De espaço a espaço, turmas de trabalhadores arrumam o leito que parece o caminho graciozo de um jardim, tal a sua simetria.

Pelas ondulações do terreno surgem, izoladas, pequenas propriedades agricolas, olarias, depozitos de carvão vegetal, arvoredos frutiferos.

Um cazarío apinhado, em volta de grandes chaminés e fornos, chama a atenção dos passageiros.

É a grande fabrica de Cimento Portland Brazileiro. Dos seus fornos sáem diariamente cerca de 2 mil sacos. O produto é igual ou melhor ao importado do estrangeiro.

A vegetação das encostas vizinhas á fabrica aprezenta um colorido diferente. É a poeira do cimento que tinge as folhas.

O kilometro 111, distancia de Santos, é assi-

nalado por inumeros edificios, uns proximos dos outros, de dois andares, situados nas encostas. É Juquery, o grande hospital dos insanos, que abriga mais de dois mil doentes, considerado um dos mais importantes do mundo, não só pela sua grandeza, mas, sobretudo, pelo valor dos seus laboratorios e dos seus medicos.

Plantações de eucaliptos, cedros, pinheiros e outras essencias florestaes emprestam ao panorama selvagem mais vida, a vida do trabalho humano, emquanto lá nos morros lenhadores derrubam a mata para alimentar os fogões e as fornalhas das industrias de S. Paulo.

O comboio de aço, sem parar nas estações, visto obedecer a um horario especial, vae afinal perdendo-se no meio das montanhas, cuja vegetação o sol torna mais bela.

A cordilheira cresce á frente; para descobrir os seus pincaros, o passageiro tem de pôr a cabeça fóra da janela.

Um silvo da locomotiva aviza que se vae transpor um tunel. E o comboio mergulha iluminado pelas luzes eletricas dos proprios carros.

Transposto o tunel, a velocidade aumenta, graças ao declive. Surgem então terrenos menos

elevados, algumas planicies e a estação de Campo Limpo, em cuja plataforma passageiros do ramal que serve Bragança e Atibaia, aguardam o seu trem.

O comboio de aço, porém, passa veloz, em demanda de Jundiahy, ponto terminal da São Paulo Railway.

Na planicie ha plantações de arroz, de milho, feijão e batatas; pelas encostas bosques de eucaliptos.

— Que é aquilo?

— São cafezaes antigos, cultivados ha cem annos.

Nos primeiros tempos da cultura cafeeira foram preferidas, como é natural, as zonas proximas ao Rio de Janeiro, que eram povoadas. Os municipios de Bananal, Cruzeiro, Areias, Silveiras — extremo do territorio paulista —, gozaram dessa riqueza. Ainda hoje se encontram por esses velhos lugares as fazendas opulentas de outróra, com as suas régias moradas. Verdadeiras lendas existem a esse respeito, mas que são verdadeiras.

Os fazendeiros moravam em palacios cercados de jardins luxuozos. Para custear tanto luxo,

concorria o café, a planta abençoada que acumulava fortunas fantasticas.

Com o correr dos tempos foram-se formando lavouras rumo á capital paulista, mais lucrativas; depois, pelo sertão a dentro encontraram-se terras melhores e o café foi mudando o seu trôno para Jundiahy, Bragança, Campinas, Rio Claro, sempre em demanda do interior.

Estas lavouras envelheceram, gastaram-se, e agora pouco rendem. O seu aspecto denuncia os seus longos annos.

— Não têm mais valor?

— Ainda valem e ainda produzem; mas exigem muito trabalho. Não podem, pois, ser comparadas ás novas lavouras, mais fortes, mais viçozas, e em terras de melhor qualidade.

Os cafezaes, nas alturas, iam surgindo, em talhões. E o comboio sempre a correr, soltava, afinal, o seu grito de guerra, para anunciar Jundiahy, a cidade serrana das industrias, cujo cazarío se mostrava nos pontos mais altos.

A São Paulo Railway, em menos de uma hora, vencera sessenta kilometros. O trem de aço, pertencente á Companhia Paulista, ia receber a sua legitima locomotiva, um verdadeiro monstro

metalico, possante e belo, sem fornalhas, sem vapor, ocultando em seu bojo as grandes bobinas eletricas motoras.

De Jundiahy parte uma secção da Sorocabana que serve a zona de Itú. Jundiahy é o ponto de baldeação de passageiros e mercadorias.

Os trilhos da Paulista, um kilometro além da estação, aguardam o comboio que uma locomotiva da São Paulo Railway conduz.

Examinadas as rodas dos vagões, as suas vidraças e dependencias, tudo vistoriado, a machina eletrica inicia a sua marcha, arrastando com facilidade a longa fila de aço.

A PAULISTA

O apito da locomotiva eletrica tem uma tonalidade aristocratica. O arranco, o progresso da marcha, depois a corrida firme, diferem da primitiva marcha a vapor.

Este comboio de aço, uniforme, desde o carro bagageiro até o carro salão de luxo, tem á sua frente uma peça formidavel de aço que toca os cabos duplos portadores de corrente.

Os postes de madeira, primeiros eucaliptos dos bosques da Companhia Paulista, formam alas, de lado a lado, estendendo a sua gracioza e possante rede metalica.

A ancia do progresso, porém, não permitiu á companhia utilizar-se da sua primeira floresta que lhe estendeu fios até Campinas. Foi precizo mandar fundir postes de aço para desse modo concluir o serviço numa extensão de trezentos kilometros.

Não ha no Brazil uma companhia ferroviaria,

ou industrial, ou comercial, que se iguale á Paulista em organização, administração, segurança e progresso. Nem na America que lhe passe a dianteira.

Ella reprezenta o maximo do esforço e da utilidade. Seu corpo de direcção preocupa-se em bem servir o publico, e em honrar o paiz, proporcionando-lhe motivos para torná-lo digno de destaque.

É uma companhia nacional, fundada por brazileiros; o traçado foi levado de vencida por brazileiros, com capitaes brazileiros.

Um só facto da vida economica desta riquissima empreza basta para que mereça o titulo de benemerita.

Capitalistas estrangeiros pretenderam adquirir as suas ações e para isso ofereciam vantajozos lucros.

Tal foi a procura desses titulos que elles dobraram de valor.

Pois bem: percebido o plano dos capitalistas estrangeiros de se apossarem da companhia, os acionistas reagiram e negaram-se a vender os seus titulos.

Desse modo a Paulista permaneceu exclusivamente brazileira.

Vale a pena conhecer alguns dados dessa importantissima empreza nacional para que melhor se avalie do valor da raça brazileira e do grande e proximo futuro que espera o Brazil.

Em 1872 a Paulista abriu o primeiro trafego entre Jundiahy e Campinas, numa extensão de trinta e poucos kilometros.

A administração mandou proseguir os trabalhos até Rio Claro. Antes, em Cordeiro, prolongou os trilhos até Araras, Leme, Pirassununga, Palmeiras e Santa Veridiana. De Pirassununga puxou um novo ramal, passando por Porto Ferreira até Descalvado. De Porto Ferreira ligou a cidade de Santa Rita do Passa Quatro por meio de um ramal de bitola de 0,m60 e explorou durante muito tempo a navegação do rio Mogy-Guassú. Nessa zona dezenvolveu-se a plantação do café.

De Rio Claro partiu a bitola de um metro, rumo a S. Carlos do Pinhal, com um ramal para Jahú. De S. Carlos os trilhos foram-se estendendo até Bebedouro, depois a Barretos, finalmente ás barrancas do Rio Grande.

O traçado de Jahú deu origem a uma outra linha que partindo de Dois Corregos foi até Baurú, com o ramal de Agudos até o sertão central de S. Paulo, vizando o rio Paraná.

Afim de melhorar o seu transporte, a Paulista modificou a sua bitola tronco de Rio Claro em diante, uniformizando-a com o primeiro traçado que foi de 1,m.60. Os seus comboios trafegam hoje nessa bitola até as barrancas do Rio Grande. Dentro em breve a bitola larga alcançará tambem Baurú.

Faz parte do programa da Companhia eletrificar todas as suas linhas, para poupar as florestas e evitar a remessa de dinheiro para fóra do paiz com a aquizição de carvão mineral.

Considerando que as florestas reprezentam a maior riqueza de um paiz, a Paulista tomou a iniciativa de cultivar o cucaliptos, o pinheiro e outras essencias florestaes.

Adquiriu para esse fim varias estensões de terras incultas, campos na maioria abandonados, e as transformou em formidaveis florestas.

Cerca de vinte milhões de arvores estão plantadas, algumas fornecendo dormentes para as suas linhas e lenha para as suas fornalhas.

Essa plantação constitúe para a Paulista uma verdadeira fortuna. Tal empreendimento despertou interesse por uma nova industria, a do reflorestamento.

A Companhia Paulista conta hoje com mais de mil kilometros de linha em perfeito funcionamento.

Deve-se a essa importante empreza o inicio da industria da carne, com a fundação do Frigorifico de Barretos, o primeiro inaugurado no Brazil, e que deu lugar á instalação de outros em S. Paulo, no Rio, Paraná e Rio Grande do Sul.

O Brazil exporta carnes congeladas para a Europa, rezultando disso grandes lucros.

Falando-se da Paulista, não devemos esquecer a figura empolgante do dr. Antonio Prado, ha pouco falecido, que a dirigiu durante trinta e seis annos e que lhe imprimiu a orientação que ainda hoje conserva na sua extraordinaria prosperidade.

HA CINCOENTA ANNOS

As cidades de hoje são na verdade bem diferentes dos tempos passados.

Outróra, ha cincoenta annos, poucos eram no Brazil os povoados que tinham direito ao titulo de cidades. O viajor andava dias seguidos a cavalo, pouzando aqui e ali, hoje num rancho de tropeiros, amanhã numa caza á beira do caminho, para alcançar um centro maior onde houvesse um pouco de conforto.

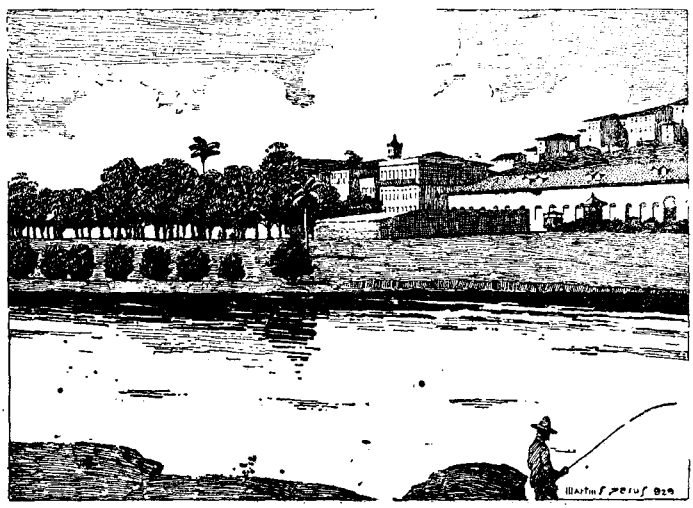
Pelas estradas topava, a miudo, cavaleiros, tropas de cargas, cavalhadas ou rebanhos de bois.

Muita gente viajava em guambés. Eram uma especie de nicho, com cortinas, onde um ou dois passageiros se acomodavam. Duas varas em cada estremidade ajustavam-se aos lombos de duas mulas que puxavam a carga, conduzindo familias abastadas, escoltadas por cavaleiros.

D. Pedro II, nas suas viagens pelo interior, uzava esse meio de transporte.

Certos fazendeiros abastados possuiam carrua-

gens de luxo, puxadas por belas parelhas. Na boléa ia o cocheiro e seu ajudante; atraz, em pé, fazendo guarda, um criado de libré e chapéu de dois bicos, para abrir as porteiras ou a porti-



O ANTIGO MERCADO DE S. PAULO, A' MARGEM DO TAMANDUATEHY

nhola do carro. Taes carruagens eram apenas de passeio e tranzitavam pelas poucas estradas existentes.

Nesse tempo apenas havia no Brazil 1.627 kilometros de estradas de ferro.

A estensão ferroviaria eleva-se hoje a um total de 40.000 kilometros.

Rarissimas eram as cidades que possuiam agua e esgotos. Apenas algumas capitaes gozavam desse beneficio.

Em geral o povo servia-se dos chafarizes colocados nas principaes praças. Os criados iam buscar a agua em latas ou em potes.

Carroças, com pipas, vendiam o preciozo liquido a um tanto por mez.

A iluminação publica era feita por meio de lamparinas de azeite ou de kerozene. Apenas o Rio de Janeiro, São Paulo, Pernambuco, Rio Grande, Bahia e Ouro Preto tinham iluminação a gaz.

Nas casas de gente de haveres havia redomas de cristal dentro das quaes ardiam velas.

Nas moradas de maior luxo existiam candelabros de metal dourado, rendilhados de cristal lapidado.

Esses objétos carissimos são hoje reproduzidos e apreciados; em vez das velas, colocaram lampadas elétricas desse formato, que produzem brilhante efeito.

Rarissimas moradas ostentavam vidraças. Em

vez destas, havia a rotula, feita de ripa em xadrez. Ainda existiam até ha poucos annos essas janelas.

As paredes das construções eram de taipa — barro socado; em certas localidades ainda existem cazas e igrejas feitas desse material.

Os caminhos que permitiam a passagem de veículos, eram construidos com certo capricho; as pontes de pedra reprezentavam trabalho paciente e de grande duração.

Muitas rezistiram ao tempo durante cem, duzentos e até trezentos annos.

Por via de regra. em cada elevação do terreno, existia uma capela, ou ermida, ou um cruzeiro de pedra.

Todos os povoados tinham o seu cruzeiro numa das suas praças.

No Estado de Minas Geraes as estradas eram calçadas em grande parte e tinham arrimos de pedra, á beira dos abismos.

No Paraná tornou-se celebre a estrada da Gracioza que, partindo do porto de Antonina, demandava Mato-Grosso. Era uma verdadeira obra de arte.

As obras proseguiam até Curityba, a linda capital do Paraná, e depois progrediram até a

cidade de Palmeiras. Sobre o rio Papagaios, cujas aguas muito claras correm por uma garganta, construiu-se uma ponte de pedra que é considerada verdadeira obra prima de engenharia.

A estrada da Gracioza foi restaurada; por ella tranzitam autos de carga e de passageiros entre Antonina e Curitiba, apezar da existencia de estrada de ferro que liga esses dois pontos.

Ha cincoenta annos, duzentos mil réis eram quazi uma fortuna. Quem possuia alguns contos de réis era considerado rico.

São Paulo tinha então pouco mais de quarenta mil almas; o Rio não passava de cento e cincoenta mil habitantes.

Hoje a capital paulista conta com mais de 1.200.000 habitantes e o Rio alcança a caza dos 2.000.000.

Daqui a cincoenta annos calcula-se que o Brazil seja habitado por cem milhões. Quando festejarmos o segundo centenario de nossa emancipação politica, seremos duzentos milhões de brazileiros.

CUIABÁ

Quem olha a carta geografica do Brazil encontra, bem no centro, perdida nesse vasto territorio, equidistante das costas da America do Sul, um ponto que chama a nossa atenção. É Cuiabá, a capital de Mato-Grosso, um dos quatro estados centraes da nossa querida Patria.

E calculando-se a distancia que vai desse ponto perdido na imensidade do territorio nacional, ás cidades de maior importancia, verifica-se quão longe está essa cidade.

Grande e incomparavel ouzadia caracterizou a raça dos bandeirantes!

Como puderam esses tigres das florestas alcançar lugar tão longinquo e aí assentar as bazes de uma cidade que se perpetuou atravez do tempo?

É precizo considerar a enorme distancia que a separa de S. Paulo — mais de 2 mil kilometros — e que naquela época essa paragem era um grande sertão impenetravel, morada de inumeras tribus selvagens, guerreiras e indomaveis.

Foi o ouro que levou os bandeirantes a realizarem proezas desse quilate. Foi tambem o dezejo de alargarem as fronteiras da patria para que outros aventureiros, os espanhóes, não avançassem para o lado do Norte e do Ocidente e tomassem posse da maior porção da America do Sul.

Cuiabá deve a sua fundação ao paulista Pasqual Moreira Cabral.

Desceu elle o Tietê até a embocadura do Paraná. Pouco abaixo deste rio tomou o leito do Pardo e subiu as suas aguas até quazi as nascentes.

Depois de algum tempo de viagem alcançou as aguas do Coxim até a sua foz no Taquary. Finalmente, rumou pelo rio Paraguai até alcançar o rio Cuiabá.

Antes, á margem do Coxipó, fundou a povoação de Forquilha, que ainda existe e onde elle e seus companheiros permaneceram alguns annos, refazendo-se de tão longa jornada.

Finalmente, chegaram a um lugar que denominaram Minas do Subtil, onde se encontra a Igreja de Nossa Senhora do Rozario, na capital matogrossense.

Era tão rico de ouro esse pedaço de chão que

em menos de um mez conseguiram extrair, á flor da terra, mais de quatrocentas arrobas.

Corria o anno de 1722, cem annos antes da nossa independencia.

A noticia da descoberta das Minas do Subtil despertou a cobiça dos aventureiros. E dentro de alguns annos milhares delles navegavam as aguas do Tietê, do Paraná, do Pardo, do Coxipó e do Paraguai, gastando ás vezes dois annos nessa jornada.

Atraz dos aventureiros exploradores do preciozo metal iam os mascates vendedores de generos de primeira necessidade.

Tudo isso em meio de dificuldades incriveis. Além da viagem ser fatigante e perigoza nas cachoeiras, um terrivel inimigo tinha de vencer essa gente. Do Rio Pardo em diante encontravam-se as tribus dos Payáguas, que ofereciam combate.

Eram os Payáguas peritos navegantes. Cada familia tinha a sua canôa longa e estreita, de pôpa e prôa recurvadas, que graças ao seu formato e á destreza dos remadores singrava veloz as aguas, em qualquer sentido. Nos combates, uma vez desmontados de suas embarcações,

mergulhavam. E tão bons mergulhadores eram, que permaneciam grande tempo submersos, ganhando as barrancas e ocultando-se nas margens. No momento oportuno reapareciam. E de novo, ás centenas e aos milhares, se dispunham para atacar de surpreza.

Para se avaliar das suas habilidades quazi anfibias, basta dizer que em seus mergulhos apanhavam os peixes e preferiam esse processo a qualquer outro.

Cuiabá formou-se nos lugares que iam ficando livres do ouro. Estendeu-se em todos os sentidos e ganhou fama de grande cidade.

Ainda hoje, nos arredores da cidade, as escavações de ha duzentos annos testemunham o trabalho estrativo do ouro.

Para facilitar o seu comercio mandou o governador abrir estradas pelo sertão a dentro, a partir de S. Paulo. Manuel Godinho de Lara conseguiu a abertura desse caminho, que tomou o rumo mais tarde seguido pelos trilhos da Estrada de Ferro Mogyana.

Ás margens, com o rodar dos annos, foram surgindo cidades: Mogy-Mirim, Caza Branca,

Ribeirão Preto, Batataes, Franca do Imperador, Uberaba...

Emquanto isso, Cuiabá prosperava e era a Princeza do grande sertão.

Mas um dia rompeu a grande nova. Em São Paulo, Goyaz e diversos pontos de Minas, o ouro era estraído com vantagem.

Debandaram os aventureiros acossados por desmedida ambição.

Cuiabá ficou, com as suas ruas tortuozas e o cazarío de grandes comodos, gozando o seu clima ameno, graças á aragem das noites lindamente estreladas.

De pedra calcárea calçaram as suas ruas e praças, ruas e praças que alvejam á noite como si do alto as tivessem polvilhado.

De todo aquelle progresso barulhento que a cobiça acendeu em poucos annos, ficaram lendas e ficaram tradições.

Cuiabá é por indole a cidade hospitaleira. Recebe o vizitante, não mais para oferecer-lhe o ouro de suas entranhas que os aventureiros carregaram, mas outro talvez mais preciozo e de maior valia: o ouro de lei dos seus generozos corações.

Ainda hoje, na Praça de Ourique, uma vez por anno, por ocazião da Festa do Divino, se realizam as touradas, segundo a praxe de ha duzentos annos. E as moças põem nesses dias os seus chapéus e vestem os vestidos mais belos, para receberem as homenagens dos guapos toureiros que oferecem, num ligeiro discurso, a sorte que vão tentar contra o animal enfurecido.

Aos domingos, lá partem garbozas cavalhadas para, á beira do rio de aguas claras, comerem o pacú ou a vitela, entre festas familiares.

Cuiabá é o simbolo da esperança.

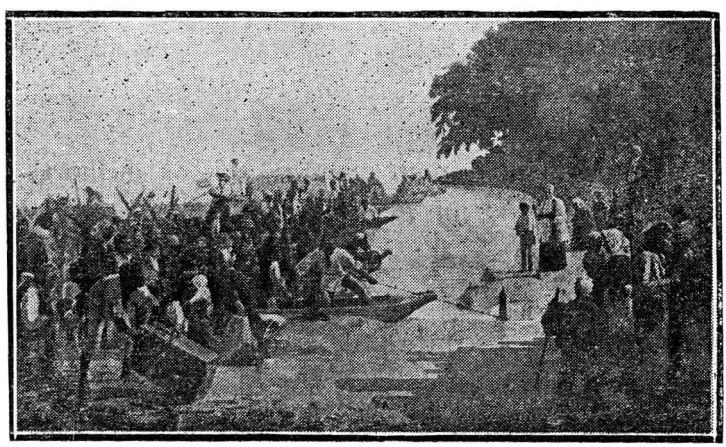
Fundada ha duzentos annos, sob os melhores auspicios, viu-se um dia abandonada.

Cuiabá foi perdularia. Em pouco tempo deu todo o ouro entezourado de suas minas. Foi generoza de mais. Em vez de ocultá-lo, pô-lo á flor da terra, sem se lembrar de que o aventureiro tem promessas falazes. O que elle quer é o preciozo metal. Emquanto houver ouro permanece enamorado do lugar. Si este se acaba, levanta acampamento do dia para a noite, e vai fazer a côrte a novas paragens.

Cuiabá, porém, ainda espera, no seu izolamento, que um dia a alcance outro genero de progresso.

As terras de Mato Grosso, mais cedo ou mais tarde hão de ser interminas seáras; e abastecerão os mais exigentes mercados do mundo. Cuiabá voltará então a cobrir-se com manto de realeza que tão pouco lhe durou. Porque o grande Estado é certamente o maior tezouro guardado como rezerva para fazer a felicidade do Brazil.

Por isso, Cuiabá espera.



PARTIDA DA MONÇÃO. QUADRO DE ALMEIDA JUNIOR

JOSÉ BONIFACIO

Todos os paizes tiveram, dentre os seus homens notaveis, um que conquistou maior renome.

No Brazil ocupa esse lugar de excepcional grandeza José Bonifacio de Andrada e Silva, cognominado o *Patriarca da Independencia.*

Vale a pena conhecer a vida desse varão ilustre, cuja fama transpoz as fronteiras de nossa patria e ganhou vulto em toda a Europa.

José Bonifacio nasceu na cidade de Santos, no anno 1762.

Seu pai, Bonifacio José de Andrada, procedia de familia nobre de Portugal, e sendo homem de bôa instrução, ministrou ao filho, em bom tempo, o ensino primario. Sua mãi, Maria Barbosa da Silva, pertencia a distinta familia de S. Paulo.

Com a idade de 14 annos reforçou os seus estudos na capital paulista, e ao completar 17 matriculou-se na Universidade de Coimbra.

Especializou-se no estudo de Sciencias Fisicas e Naturaes, sem comtudo ter deixado de cultivar linguas, filosofia e jurisprudencia.

Viajou quazi toda a Europa, cuidando de aperfeiçoar os seus vastos conhecimentos. Elle mesmo se gabava de conhecer onze linguas estrangeiras e falar correntemente seis.

JOSE' BONIFACIO DE ANDRADA E SILVA

Fundando-se em Lisboa a Academia Real das Sciencias, José Bonifacio foi convidado para fazer parte de tão alta associação scientifica.

Essa mesma academia o recomendou ao Governo de Portugal para que o enviasse, com mais dois estudiozos das Sciencias Naturaes, pelos paizes mais cultos do velho mundo, afim de aumentar a sua já notavel capacidade scientifica.

Um biógrafo, ao traçar o perfil do maior sabio

da Alemanha, salientou que este tivera por companheiro de estudos aquelles que se tornaram os mestres da sciencia, citando o nome de José Bonifacio.

Este fato, por si só, esclarece suficientemente qual era o valor desse grande filho do Brazil.

Em viagem de estudos pela Suecia e Noruega descobriu novos mineraes.

Nas actas da Sociedade de Historia Natural de Paris está registrada a sua memoria sobre os diamantes do Brazil, constatando novas especies que descobriu.

Apoz dez annos gastos em viagens de estudo, regressou a Portugal. Orientou de modo eficaz a exploração das minas, escrevendo a esse respeito verdadeiros tratados.

O Governo de Portugal encarregou-o de missões de responsabilidade, entre ellas a de dirigir as obras do Mondego e as minas de ferro de Figueiró dos Vinhos.

A Universidade de Coimbra conferiu-lhe o titulo de Doutor e criou uma cadeira de metalurgica para entregar-lha.

Em 1807, por ocazião da invazão das tropas napoleonicas, José Bonifacio comandou em Lisboa

um batalhão de academicos, portando-se como verdadeiro soldado.

Expulsos os francezes de Portugal, regressou elle ao Brazil, indo rezidir num sitio familiar dos Outeirinhos, nos arredores de Santos, seu berço natal.

Entregou-se então ao trabalho de recompor as suas coleções mineralogicas. Percorreu varios pontos de São Paulo, arrecadando material para estudos.

Corria o anno de 1821.

D. João VI havia regressado a Portugal, obrigado pela revolução do Porto. Ficára no Brazil seu filho D. Pedro, na qualidade de Regente.

Alarmadas as populações do Rio, São Paulo e Minas com o movimento que se operava em Lisbôa, para forçar D. Pedro a deixar o Brazil, redigiram-se reprezentações, nas quaes se pedia ao Principe que ficasse.

José Bonifacio foi encarregado de redigir a reprezentação paulista. Em pessoa a entregou ao regio personagem.

Data de então o seu conhecimento com D. Pedro I, que, tendo em vista o seu extraordinario

saber e a sua conduta de homem de caráter, previdente e rezoluto, o tomou por conselheiro. Em pouco tempo José Bonifacio cativou as simpatias de D. Pedro e este, confiante na personalidade de tão ilustre brazileiro, tomou-o por guia.

O momento era devéras grave.

Portugal fazia todo o possivel para evitar a independencia do Brazil. Urgia, portanto, aos brazileiros, aparar o golpe e apressar o desfecho.

José Bonifacio conduziu os acontecimentos com rara habilidade. Nomeado Ministro do Reino poude agir com mais dezembaraço.

O grito do Ipiranga foi a sua grande, a sua inecedivel vitória.

Proclamada a independencia do Brazil, sagrado D. Pedro I rei, José Bonifacio ocupou a pasta de ministro do Imperio e dos Negocios Estrangeiros.

O temperamento rezoluto de José Bonifacio e de seus irmãos, os *Andradas,* como eram comumente conhecidos, determinou em pouco tempo sérias dezavenças politicas.

Taes foram ellas, que o proprio Imperador sofreu opozição forte por parte dos destemidos santistas. Tanto na Assembléa como na imprensa,

censuravam os atos do governo em linguagem clara e vibrante.

D. Pedro determinou a prisão de José Bonifacio e de seus irmãos, e, bem assim, o desterro. Foram, pois, exilados para a França.

Em 1829 voltou José Bonifacio ao Brazil, indo rezidir na Ilha de Paquetá, no Rio de Janeiro.

Permaneceu inteiramente estranho á politica e assistiu á abdicação de D. Pedro, dois annos depois, no dia 7 de Abril de 1831.

José Bonifacio foi nomeado então tutor dos filhos do Imperador que aqui ficavam, e lavrando de proprio punho tal dezejo, o monarca reconhecen-o "muito probo, honrado e patriotico cidadão, meu verdadeiro amigo".

Tal foi o grande brazileiro José Bonifacio de Andrade e Silva, Patriarca da Independencia.

Faleceu aos 75 annos, em Niterói. Jaz sepultado no Convento do Carmo, em Santos, onde se lhe ergueu um monumento. Verdadeiras romarias civicas vizitam o seu tumulo, todos os annos, a 7 de Setembro.

Antes de seu sepultamento no Convento do Carmo, os despojos de José Bonifacio permaneceram no cemiterio local.

A comissão encarregada de lhe dar melhor abrigo e de satisfazer a vontade popular, que era a de se lhe erguer um monumento, ao investigar o local do antigo sepulcro, teve esta surpreza.

Sobre o chão, sem que existisse vestigio de qualquer obra de arte, prova de que o corpo do grande brazileiro não merecera até então cuidado de quem quer que fosse, existia pobre lápide de mármore com o seu nome, data do nascimento e da sua morte. A um canto, o nome de um popular desconhecido, autor da mesma, que denunciava a sua modestissima profissão — artista de companhia de cavalinhos.

O bom homem aprendera certamente na infancia a conhecer e a amar a glorioza figura do nosso Patriarca. E vizitando o seu tumulo, para evitar que se apagasse o sinal de sua existencia, promoveu á sua custa essa homenagem.

Aquella lápide de mármore dizia bem com o temperamento de excessiva modestia de José Bonifacio.

Elle, que fôra na realidade um grande, recuzara sempre todas as honrarias.

O AMAZONAS

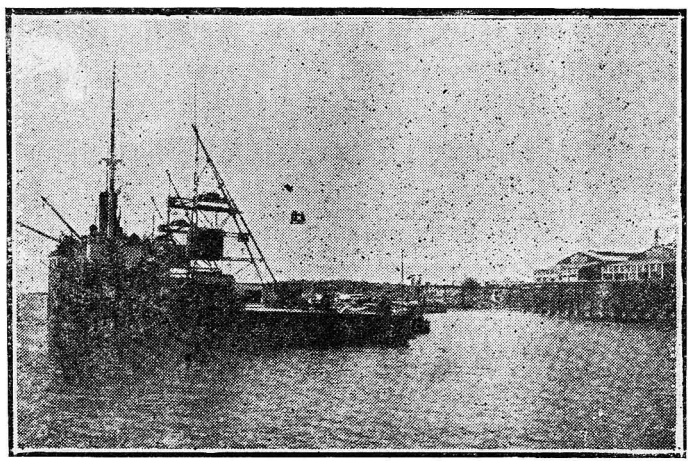
O fim do seculo quatorze e os primeiros annos do seculo decimo quinto foram os tempos das conquistas maritimas.

Assim como hoje a preocupação do homem é conquistar os ares, dominando-o por meio das maquinas voadoras e transpondo terras e mares em pouco tempo, naquella época o pensamento e o dezejo era descobrir novas terras atravez dos oceanos.

Em 1492 Cristovam Colombo descobriu a America. Com trez navios apenas, a *Santa Maria*, *Pinta* e *Nina*, conseguiu atingir as Antilhas. Annos depois esse intrepido navegador genovez, sempre a serviço da Espanha, alargou seus descobrimentos.

Em 1500, Pedro Alvares Cabral, almirante portuguez, descobria o Brazil. Esses dois grandes acontecimentos despertaram a cobiça de outros navegantes que cruzaram os mares em todas as direções.

O descobridor do Amazonas foi Vicente Yanez Pinzon, navegador espanhol, que fôra companheiro de Colombo. Penetrou elle pela embocadura do rio-mar e explorou os terrenos marginaes.



UMA VISTA DO PORTO DE MANAUS

Em 1519, outro espanhol, Gonzalo Pinzano, partiu do Pacifico em procura do El-Dorado, região que se afirmava existir, e onde eram fabulozos os tezouros existentes. Pinzano não foi longe nessa expedição, e o seu companheiro Orellano, abandonando-o, desceu por um dos principaes braços do Amazonas, o rio Negro, que nasce

no norte. Desse modo conseguiu percorrer todo o rio até a foz, após muitas peripecias. Em uma embarcação por elle construida, deixou o Amazonas, rumo á Espanha, onde narrou a sua viagem.

Dentre as lendas levadas á Espanha pelo intrepido Orellano, figura a das amazonas, mulheres guerreiras, que lhe deram combate. Por esse motivo o grande rio tomou o nome das imaginarias lutadoras.

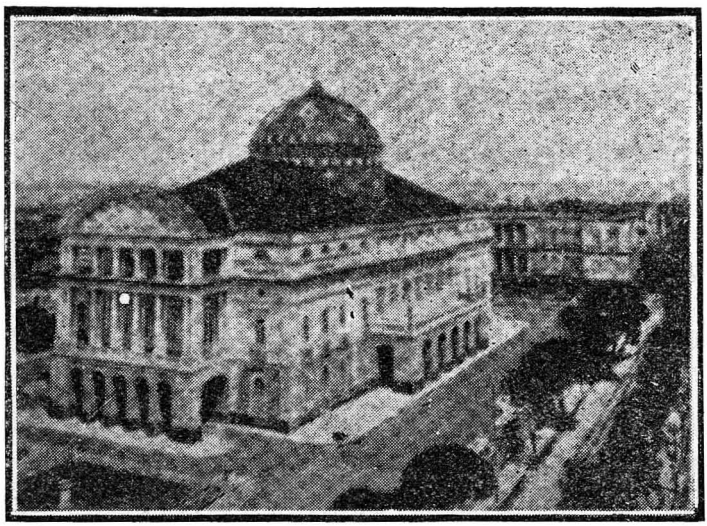
Quando Portugal dividiu o Brasil em capitanias, o Amazonas não figurou nessa divizão administrativa. Cem annos depois se estabeleceu a Capitania de Joanes, na ilha de Marajó.

O primeiro explorador portuguez que subiu o rio Amazonas foi o Capitão Geral Velho de Carvalho. Saindo de Belém do Pará, conseguiu chegar a Quito, hoje capital do Equador.

Em 1822, quando o Brasil se tornou independente, o territorio do Amazonas fazia parte integrante da Capitania do Pará.

Os habitantes do Amazonas, que tinham por cidade principal S. José do Rio Negro, bateram-se pela sua autonomia. Os revoltozos foram, porém, subjugados.

Em 1852, á vista das insistencias da população local, o Amazonas foi separado do Pará, constituindo provincia á parte.



TRECHO DA CIDADE DE MANÁUS, VENDO-SE O TEATRO

A vila da Barra do Rio Negro foi elevada a cidade e mudou-se-lhe o nome para o de Manáus, em virtude de assim ser chamada por uma tribu de indios que rezidia em terras proximas.

Manáus é hoje uma das mais belas capitaes do

Brazil. Cidade grandioza e rica, possue edificios e jardins que só existem nas grandes cidades.

O Estado do Amazonas, o maior do Brazil, é tambem o mais rico. Os seus rios navegaveis permitem a exploração de suas terras e facilitam o comercio.

É o Amazonas o verdadeiro paraizo das plantas e dos animaes, não havendo no mundo lugar que lhe dispute a majestade de sua flora e fauna.

Além de Manáus, o Amazonas tem as cidades de Lábrea, Teffé, Borba, Humaitá, Manicoré, Manés, Olivença, Antimary, Vila Bela, Silvas, Caquetá, Serpa e Rio Branco.

O PARÁ

A região do extremo Norte do Brazil foi a ultima colonizada pelos portuguezes.

Inglezes, francezes e holandezes exploraram terras do Maranhão, Pará e Amazonas, tendo erguido fortificações em alguns pontos.

Os francezes, chefiados por La Ravardière, foram os que mais se empenharam nas conquistas dessas terras.

Os portuguezes, porém, deram em perseguir os intruzos até vê-los inteiramente fóra daquellas paragens.

A cidade de Belém foi fundada por Francisco Caldeira Castelo Branco, incumbido de expulsar os francezes do Pará.

A colonização desses lugares tão afastados não se tornou facil, tendo havido lutas entre colonos e governadores.

Pedro Teixeira, um dos governadores, subiu o Amazonas até Quito e cravou nas margens do rio Napo os marcos dos limites das terras perten-

centes a Portugal. Essa proeza de Pedro Teixeira deu ao Brazil por limites os confins do Equador.

O Pará deve aos jezuitas os primeiros surtos de sua civilização.

O grande Padre Vieira, conhecido como o maior orador da lingua portugueza, prégou no Pará, durante muito tempo, combatendo a escravização dos indios, até conseguir do governo portuguez um decreto que os declarou livres, gozando das mesmas regalias dos brancos.

No Pará cultivou-se o primeiro café. Essa cultura estendeu-se gradativamente aos demais Estados.

Além do café, cultivou-se em grande escala o cacáu, a baunilha e o anil, produtos que ainda hoje constituem uma boa parte da riqueza do Pará.

O Pará deve aos jezuitas inestimaveis serviços. Foram elles os criadores de uma lingua geral para o ensinamento de todas as tribus indigenas. O padre Malagrida fundou em 1745 o Seminario do Pará, onde se instruiu a mocidade. Trez annos depois foi iniciada a construcção da catedral do Pará, um dos mais belos templos do Brasil.

Por ocazião da guerra com o Paraguai, o Pará enviou a sua mocidade para a defeza da patria. E não foram poucos os heróes que tombaram no campo de batalha.

A capital do Pará, graças ao patriotismo de seus filhos, tornou-se em pouco tempo uma cidade moderna. servindo de exemplo ás demais do Brazil.

Dentre os seus edificios, são dignos de nota o Teatro, o mais suntuoso do Brasil, o Tribunal da Relação, o Liceu Paraense, o Colegio Amparo, a Escola Normal, o Instituto de Educandos, o Muzeu, o Palacio Municipal.

Foi no Pará onde mais se agitou a idéa de libertação dos escravos e da proclamação da Republica.

O grande Estado do Norte caminha a largos passos para o progresso. O seu porto, verdadeiramente moderno, é procurado por milhares de navios. Muitos de seus rios têm importante navegação. Os trilhos das estradas de ferro procuram avançar pelo sertão.

A natureza é no Pará verdadeiramente exuberante. As suas imensas florestas possuem as

madeiras mais belas. O sólo é fecundo, não encontrando similar. Tudo ali é grande.

O sabio naturalista Alexandre de Humboldt, que explorou o vale do Amazonas, profetizou que toda essa região virá a ser o centro de civilização e o celeiro do mundo.

INDUSTRIA PASTORIL

O primeiro gado existente no Brasil foi importado da Ilha da Madeira por Martim Afonso de Souza, donatario da Capitania de São Vicente.

As excelentes pastagens existentes nos campos de Piratininga favoreceram a formação do primeiro rebanho. Desse primitivo nucleo de criação sairam os rebanhos de Minas Geraes, Rio de Janeiro e demais pontos do Brazil colonia.

Mais tarde, o Rio Grande do Sul tornou-se o maior centro de criação e o gado, tanto bovino como o cavalar, muar, suino e lanigero, foi e é a sua maior riqueza.

Do Rio Grande vinham para São Paulo, em tempos idos, tropas de cavalos e mulas.

O trajéto era longo, exigindo um mez de marcha atravéz de Santa Catarina e Paraná. Neste ultimo Estado, a principal cidade era e é Ponta Grossa, situada no alto de uma colina, em redor da qual se estendem belissimos campos que alcançam os limites de São Paulo.

Sorocaba, a pouco mais de cem kilometros da capital paulista, situada numa das eminencias dos campos que se desdobram por muitas leguas ao redor, era o ponto final das tropas.

São celebres, na historia da industria pastoril, as feiras de Sorocaba, que constituiam verdadeiros acontecimentos e atraíam mercadores e curiosos.

O negocio de tropas criou em Sorocaba a industria dos arreios e das redes. Por muitos annos foi o maior centro industrial desse genero.

Sorocaba fabricou os mais finos e artisticos arreios, e bem assim as mais custozas redes.

Cada caza era uma oficina, onde se procurava dar a esses artefatos o mais requintado gosto artistico.

Dezapareceram nos nossos dias as rêdes dessa procedencia, tecidas do mais fino fio e por mãos verdadeiramente habeis.

Com o dezenvolvimento que tomaram as estradas de ferro e a navegação costeira, dezapareceram as trópas, e essa industria foi pouco a pouco decrescendo.

O Rio Grande continúa a manter os seus belos rebanhos de muares.

A cavalhada do nosso exercito e das policias estaduaes é tirada quazi que excluzivamente do prospero Estado sulino.

Em muitos outros pontos do paiz, cuida-se, e com grande interesse, do rebanho bovino, que reprezenta formidavel valor economico.

S. Paulo, por exemplo, conta com excelentes qualidades de gado, e empenha-se por melhorar cada vez mais o seu já respeitavel rebanho.

O Governo mantem varios estabelecimentos em Piracicaba, Campinas, Nova Odessa, Pindamonhangaba e na Capital, para esse fim.

De todos elles, o mais notavel é o de Agua Branca, em plena cidade, onde se acha instalada a Directoria da Industria Animal.

Em varios pavilhões, construidos com arte e obedecendo ás exigencias da higiene, acham-se estabulados animaes de procedencia estrangeira e nacional, tipos varios, desde a vaca leiteira até o cavalo de corrida, o suino que dá a melhor carne e cresce no menor tempo, o carneiro que dá a melhor lã.

Além disso, cria e aperfeiçôa raças de galinhas, de pombos, de faizões e de peixes.

Em grandes laboratorios se estudam as moles-

tias que atacam os animaes e o meio de combatê-las.

Para acoroçoar essa industria, o Governo realiza exposições que são muito vizitadas e ás quaes concorrem os criadores de todo o paiz.

Os animaes expostos são geralmente vendidos, e, desse modo, em outras partes, vão-se enriquecendo os rebanhos com os novos tipos adquiridos.

A antiga estrada de tropeiros que partindo do Rio Grande vinha terminar em Sorocaba, foi substituida pelos trilhos da São Paulo-Rio Grande, que partem de Itararé, na fronteira paulista com o Paraná. O trecho de S. Paulo áquelle ponto foi vencido pela Sorocabana.

Do Rio de Janeiro ao Rio Grande e do Rio Grande ao Uruguai, os trilhos de aço conduzem os passageiros em oito dias, comodamente, em confortaveis vagões.

A estrada das trópas exigia antes cerca de dois mezes.

Era na verdade uma longa caminhada...

Em 1532 Portugal mandava o primeiro gado.

Hoje o velho e glorioso paiz e toda a Europa nos pedem que lhes mandemos a carne dos nossos rebanhos...

A MONARQUIA

Forçado pelas ameaças de Napoleão Bonaparte, rei de França, d. João, que governava Portugal em nome de sua mãi d. Maria I, refugiou-se no Brazil.

Foi isto em 1808, isto é, 14 annos antes da proclamação da nossa independencia.

O Rio de Janeiro recebeu com jubilo ao rei e á sua côrte.

Sete annos depois da chegada de d. João, que por morte de d. Maria I foi sagrado rei no Rio de Janeiro, com o nome de d. João VI, o Brazil era elevado á categoria de Reino Unido a Portugal.

Em 1820, d. João VI, em virtude de uma revolução em Portugal, que reclamava a sua volta, regressou a Lisboa, deixando no Rio, como Principe Regente do Brasil, a seu filho d. Pedro.

D. Pedro cercou-se de brazileiros ilustres e revelou sempre excepcional dedicação pelo Brazil e pelos filhos da terra.

Era um tipo de homem altivo, voluntariozo, mas inteligente e leal.

Um anno depois da partida de seu pai era convidado a deixar o Rio e a regressar a Portugal.

O povo de Minas, São Paulo e Rio pediu-lhe que ficasse. E elle cedeu, dezobedecendo ao go-

D. PEDRO I

verno portuguez, que dezejava vê-lo afastado do Brazil, receiando que fosse ao encontro dos impulsos do povo brazileiro e concorresse para a sua independencia.

Esta dezobediencia do principe determinou animozidades entre brazileiros e portuguezes, principalmente na Bahia.

D. Pedro foi a Minas, cujo povo o recebeu com grandes festas. A seguir empreendeu viagem a S. Paulo, onde lhe foram tributadas as mais entuziasticas homenagens.

Da capital paulista foi a Santos e na volta deu-se o celebre grito de *Independencia ou Morte,* no memoravel dia 7 de Setembro de 1822.

Á noite, no Teatro da Opera, compareceu o Principe, fardado de grande gala. E as damas mais ilustres de S. Paulo cantaram o Hymno da Independencia, que o proprio d. Pedro, horas antes, escrevera e musicara.

O padre Ildefonso Xavier Ferreira, filho de Curitiba, interpretando o sentimento da alma paulista, subiu a uma cadeira, em frente do camarote do Principe, e, com voz clara e forte, trez vezes repetiu:

— Viva o primeiro Rei do Brazil!

O povo delirou e mais ainda quando o Principe, de pé, imponente, fitando a assistencia com os seus lindos olhos penetrantes, inclinou a cabeça,

para denunciar que aceitava o titulo de Rei do Brazil.

Foi assim que nasceu a Monarchia.

D. Pedro indispoz-se, mais tarde, com a nação. Seu temperamento voluntariozo determinou por vezes desgostos profundos.

O Brazil não tolerava um governo despotico. Queria leis liberaes e justas e um chefe que as executasse com serenidade.

Por esse motivo, o joven soberano viu-se forçado a abdicar e a deixar o Imperio que fundara, diante de uma intimativa.

Ao portador dessa imposição, major Miguel de Frias, respondeu serenamente:

"Estimarei que sejam felizes. Eu retiro-me para a Europa, e deixo um paiz que sempre amei e que amo ainda."

D. Pedro I deixou no Rio de Janeiro seus filhos d. Pedro, herdeiro da Corôa, e as princezas d. Januaria, d. Francisca e d. Paula. Escolheu para tutor dos mesmos a José Bonifacio de Andrada e Silva, que fôra seu ministro e principal conselheiro.

D. Pedro tem o cognome de *Fundador* na historia de nossa patria e na de Portugal o de *Libertador* e o de *Rei Soldado.*

Portugal ergueu-lhe duas estatuas: uma no Porto, a cujo povo elle oferecera seu coração, e a outra em Lisboa.

O Brazil prestou-lhe identica homenagem, mandando erigir uma estatua equestre, verdadeira obra de arte.

D. Pedro II, natural do Rio de Janeiro, não tinha idade para assumir o governo do Brazil.

Elegeram-se então juntas governativas até que o novo imperador atingisse a maioridade.

Dentre os homens que governaram durante o tempo da minoridade, destaca-se a figura do padre Diogo Antonio Feijó, paulista, que assinalados serviços prestou á cauza do Brazil.

Uma outra figura de relevo é a do militar Luiz Alves de Lima, mais tarde Duque de Caxias.

Varias revoluções surgiram em quasi todo o Brazil, principalmente nas provincias do Sul, algumas dellas de caráter grave. Coube a Caxias o papel de dominá-las, e de tal incumbencia se saiu sempre com excepcional galhardia, que,

póde-se dizer, o Brazil lhe ficou devendo nesse periodo agitadissimo a unidade de seu territorio constantemente ameaçado pelas paixões partidarias.

D. Pedro II foi declarado maior em 1840 e sagrado imperador na Catedral do Rio de Janeiro.

Foi um monarca sábio, prudente e liberal.

Governou o Imperio durante quasi cincoenta annos e o nosso paiz progrediu e alcançou nome sob o seu reinado.

O povo brazileiro, porém, nunca foi amante da monarquia; seus ideaes foram sempre republicanos.

A conspiração mineira, que teve por mártir o Tiradentes, sonhava um Brazil Republica. Os filhos do Norte sacrificaram-se, em varios tempos, pelos ideaes republicanos. Muitos foram os que pagaram com a vida esse ideal.

Minas, S. Paulo e todo o Sul ardia em dezejos republicanos. Esperava-se que d. Pedro II, por morte natural, deixasse o governo, para se adotar de vez o regime republicano.

Em 1889 os ministros tomaram deliberações que desgostaram profundamente todas as classes do paiz, principalmente a militar. Não mais pos-

sivel foi retardar o golpe que correspondia ás aspirações populares.

Na manhã de 15 de Novembro de 1889, Deodoro da Fonseca, marechal do exercito brazileiro, á frente da tropa, e aclamado pelo povo, depoz o Governo Imperial e fundou a Republica.

Todo o Brazil vibrou de Norte a Sul.

E o regime republicano implantou-se sem uma gota de sangue, tal era a aspiração do povo brazileiro por essa fórma de governo.

O NORTE

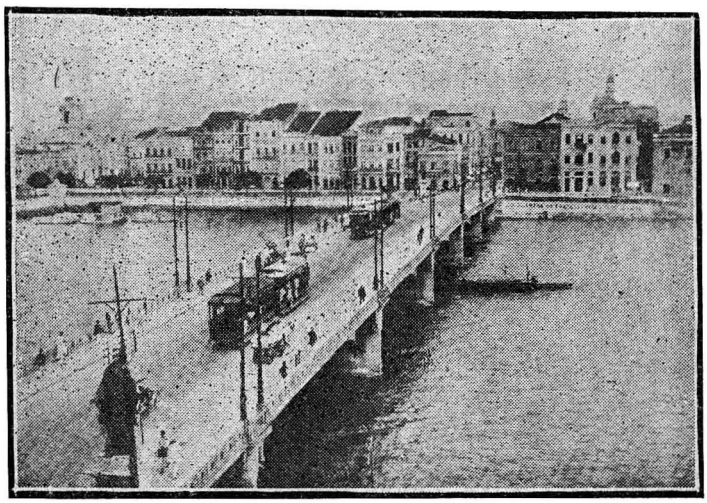
Excluidos os Estados do Amazonas e Pará, territorios do extremo norte do Brazil, fica uma outra região, o Norte propriamente dito pelo povo, formado pelos Estados que a partir da Bahia constituem a faixa primitivamente explorada, após a descoberta do Brazil.

A Bahia coube na partilha das capitanias a Francisco Pereira Coutinho, foi a séde do primeiro governo. O primitivo povoado fundado por Coutinho tomou ares de cidade com a vinda de Tomé de Souza, primeiro governador geral. E progrediu de tal fórma que ganhou fama.

É ainda hoje uma das mais belas capitaes do Brazil. Suas igrejas e palacios, verdadeiras obras de arte, encerram riquezas e preciozidades historicas. Taes monumentos são testemunho de tempos aureos, razão por que a grande capital bahiana tem sido vizitada por quantos se interessam por assuntos historicos.

Pernambuco, graças á fertilidade de seu sólo,

constituiu-se em centro de grande progresso. Alagoas, Sergipe, Parahyba e Rio Grande do Norte formaram-se sob o influxo dessa civili-



UM ASPECTO DE RECIFE

zação. Mais tarde, surgiram o Ceará, o Piauhy e o Maranhão.

O Norte cedeu ao Sul a realeza do progresso. São Paulo, Rio de Janeiro e Minas, alcançaram-no e sobrepujaram-no.

Do vasto territorio do governo de S. Paulo surgiram as capitanias de Santa Catarina, Rio

Grande do Sul e Paraná, todas ellas em franco dezenvolvimento.

O Norte ficou por algum tempo estacionario; mas hoje renasce para dar exemplos de trabalho fecundo.

Os filhos do Norte destacaram-se sempre pelo seu amôr á liberdade. Patriotas no mais alto valor do termo, deram sobejas provas de civismo. Póde-se dizer que no Norte surgiu, com a guerra holandeza, o germen da nacionalidade brazileira.

O Norte forneceu ao Brazil as maiores mentalidades. Nas sciencias, nas letras, nas artes e nas armas a nossa querida patria recebeu dessa gente de intelligencia privilegiada a maior contribuição para o seu patrimonio intelectual.

O nortista é por indole uma alma forte, capaz de vencer todos os obstaculos.

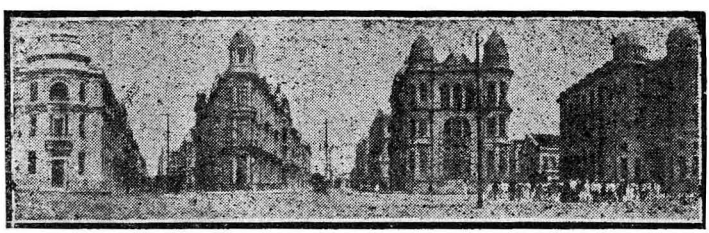
Só elle, graças á fibra de suas energias inesgotaveis, póde dominar a floresta amazonica para levar de vencida a dificil exploração da borracha. Ninguem o iguala na exploração dificilima dos rios diamantiferos.

O sertão não o intimida. Vence leguas e leguas, a pé, transpondo caudaes, sozinho, sem recursos de especie alguma.

Parece que todas as energias da raça brazileira nelle se fundiram. É o typo talhado para as maiores emprezas.

O nortista é o homem de gabinete, de inteligencia facil e robusta.

E é o obreiro do progresso nas mais arriscadas emprezas do trabalho rude, pois lhe é inteiramente desconhecido o impossivel.



OUTRO ASPECTO DE RECIFE

O Norte é de tempos em tempos assolado pela sêca. Secam as pastagens, secam as seáras, morre o gado, tudo é devorado pelo sól abrazador. A terra arde. Nem uma gota dagua nas cacimbas. O sólo abre-se aqui e ali, por toda parte, sequioso de agua.

Acabam-se afinal as provizões. Reduz-se, por

esse motivo, a ração de cada um. A fome toma vulto.

Em vão se espera pela chuva ambicionada. Parece que do alto caíu a maldição.

E o nortista morre de fome sufocado pelo brazido solar.

Os que pódem, escapam em demanda do Sul. Nem todos permanecem. Providos de recursos, anunciada a boa nóva da volta do bom tempo, regressam aos seus penates, novamente plenos de esperanças.

E voltam a criar novo gado e a plantar novas sementes na terra que reverdeceu como por um milagre e que parece restituir em dobro aquilo que deixou de dar.

O nortista ama o seu chão apezar da crueldade da seca. Si a bôa sorte lhe plantou raizes na terra distante que procurou, comtudo, de tempos em tempos, vai reviver o lugarejo natal, os parentes e conterraneos.

E sua alma de filho amorozo se ilumina de gozo, revivando as lembranças de um passado cujos espinhos agora abotoam e dezabrocham as mais lindas flôres da saudade.

A REPUBLICA

Proclamada a Republica a 15 de Novembro de 1889, foi seu primeiro chefe o marechal Deodoro da Fonseca. Durou pouco o seu governo, substituindo-o o marechal Floriano Peixoto.

Este grande militar, de rara energia e de uma honestidade a toda prova, subjugou a maior revolução que houve no Brazil, fazendo valer de um modo absoluto o principio da autoridade.

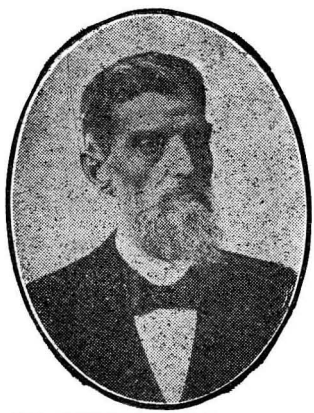
Deu-lhe o povo, por tal motivo, o cognome de *Marechal de Ferro.*

Pela primeira vez realizaram-se em todo o territorio brazileiro eleições para Prezidente da Republica.

MARECHAL DEODORO DA FONSECA

Foi eleito Prudente José de Moraes Barros, paulista, natural de Piracicaba, notavel pelo seu talento e probidade.

Em situação dificil encontrou elle o governo republicano, pois a ordem ainda não estava de todo restabelecida, continuando o Rio Grande do Sul a sofrer as consequencias da revolução federalista.



DR. PRUDENTE DE MORAES

Além disso, no sertão da Bahia, outro levante veiu forçar o governo a sustentar luta contra fanaticos sob as ordens de Antonio Conselheiro.

Na propria capital da Republica havia descontentes, verdadeiros ambiciozos, que procuravam por todos os meios subir ao poder.

Assistia Prudente de Moraes e seus ministros ao desembarque de tropas que regressavam da Bahia, quando, inopinadamente, um soldado tentou assassiná-lo por meio de um punhal.

O marechal Carlos Machado Bittencourt, mi-

nistro da Guerra, natural do Rio Grande do Sul, aparou o golpe, sendo porém ferido e morto.

Prudente de Moraes não se intimidou. Ajudou a prender o criminoso e impediu que o maltratassem. No dia seguinte, a pé, acompanhou o carro mortuario em que ia o corpo do seu ministro, e assistiu ao seu enterro, a despeito das noticias que corriam de que seria novamente agredido.

Deu o grande paulista sobejas provas de civismo. O seu governo consolidou a Republica.

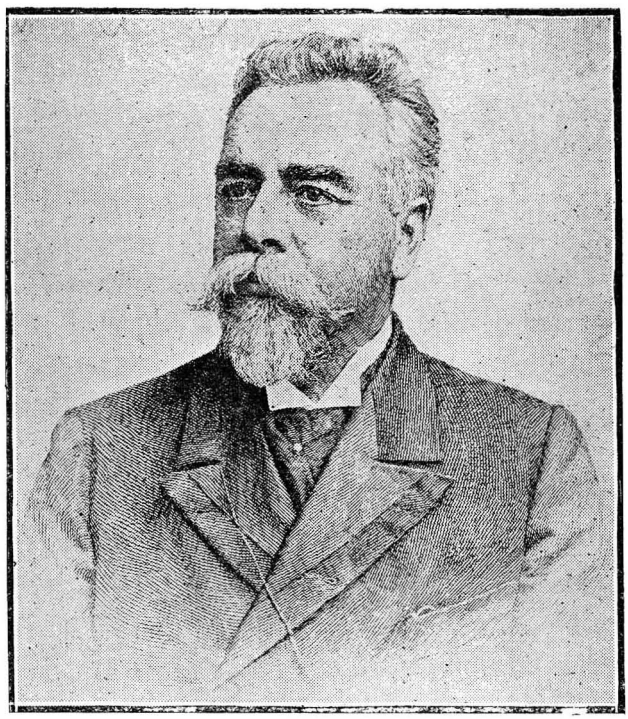
Succedeu-o Manoel Ferraz de Campos Salles, outro paulista, natural de Campinas, que desde moço professou com ardor as idéas republicanas, tornando-se paladino da cauza.

As contínuas revoluções levaram o Brazil quazi á ruina financeira.

Campos Sales cuidou, pois, de erguer o paiz, incrementando a sua produção, equilibrando as despezas, fazendo tudo quanto emfim era preciso para saldar os seus compromissos e restabelecer, portanto, o credito.

Além disso, cultivou relações com todos os paizes da Europa e da America, tornando o Brazil mais conhecido.

Campos Sales foi uma das figuras mais brilhantes de estadista. Morreu pobre, mas venerado



CAMPOS SALLES

pelo povo, que o considera até hoje como o mais perfeito homem de governo do Brazil.

A Campos Sales substituiu outro paulista — Rodrigues Alves, natural de Guaratinguetá.

Dezenvolveu este prezidente um brilhante programa de governo, realizando obras de vulto. que o consagraram. Cercou-se de um ministerio composto de homens de escól, destacando-se o Barão de Rio Branco, um dos maiores vultos do paiz, que dezempenhou o cargo de ministro das Relações Exteriores.

CONSELHEIRO RODRIGUES ALVES

Durante o governo de Rodrigues Alves o Brazil tomou extraordinario impulso, prosperando de um modo notavel.

Era o Rio de Janeiro fóco de diversas epidemias, entre as quaes avultavam a febre amarela e a variola.

Rezolveu Rodrigues Alves tão delicado problema de maneira a mais completa.

Tendo pedido ao governo francez, por intermedio do nosso ministro, a vinda de um higie-

nista capaz de sanear o Rio, foi-lhe dito que nessa capital rezidia um scientista, natural de S. Paulo, que na França se distinguira em estudos dessa natureza.

Mandou Rodrigues Alves convidar o personagem indicado, que era Oswaldo Cruz e entregou-lhe a causa da higienização do Rio de Janeiro.

Rodrigues Alves mandou construir uma grande esquadra de guerra, reorganizou o exercito, preparou, emfim, as forças armadas contra qualquer surpreza.

E ao deixar o governo nas mãos de Afonso Pena, ilustre filho de Minas, recebeu do povo do Rio verdadeira consagração, como prova do quanto se tornou credor da gratidão nacional.

Afonso Pena sucumbiu antes de concluir o seu mandato. Substituiu-o o vice-prezidente, Nilo Peçanha, natural do Estado do Rio.

Sucessivamente governaram o Brasil: marechal Hermes da Fonseca, falecido; Wenceslau Braz, Delfim Moreira, na qualidade de vice-prezidente, visto ter falecido Rodrigues Alves, que novamente fôra eleito prezidente da Republica; Epitacio Pessoa, Arthur Bernardes.

O ultimo prezidente eleito foi o dr. Washington

Luis Pereira de Souza, ex-prezidente de São Paulo, figura de relevo nas altas administrações, de um caráter firme e de uma rectidão que o colocam entre os mais notaveis dos estadistas brazileiros.

Durante o seu governo, que termina a 15 de Novembro de 1930, gozou o Brazil de completa paz, razão por que se acentuou de um modo notavel a sua prosperidade.

A Republica, em quarenta annos, elevou o Brazil á altura das nações mais cultas e prosperas.

A BAHIA DO RIO DE JANEIRO

Lloyd George contou a um jornalista as suas impressões sobre a Bahia do Rio de Janeiro e a sua incomparavel cidade.

"Pensava estar sonhando quando estava no Rio. Beliscava-me para certificar-me de que estava acordado."

Todos nós que conhecemos o Rio, falamos nelle com entusiasmo.

A sua beleza é nosso segredo, não podemos

PANORAMA DO RIO, VISTO DO CORCOVADO

descrevê-la ás pessoas que não a viram. Li todas as decrições sobre o Rio, do capitão Woods Roger ao Rudyard Kipling e ellas estão longe da realidade.

O Rio é uma cidade que não póde ser descrita em proza ou poezia, não póde ser pintada e não póde ser fotografada.

Muito antes de se chegar ao Rio, fica-se facinado e encantado pelo verão no mar, pelo nacer do sol e pelas estrelas que clareiam as noites de verão.

Não ha inverno no sul do Atlantico, não ha chuvas, nevoeiros nem trovoadas.

Durante toda a viagem, de Lisboa a Pernambuco, ha todos os dias sol e verão, lua e estrelas.

Seis semanas de sol — acreditareis? Vinte mil milhas de sol — poderieis crêr? Nem um máu dia, nem uma hora má.

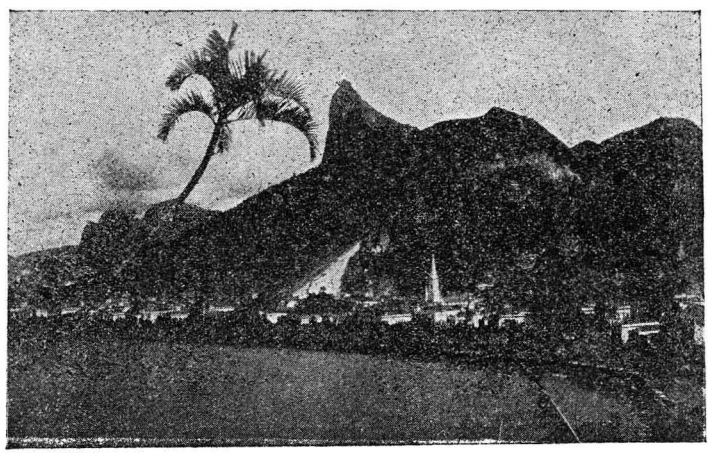
A chuva é tão rara que, quando chove, corremos para vê-la cair no toldo do tombadilho.

Estes longos e felizes dias, saturados de sol, preparam o nosso espirito para a nossa chegada ao Rio. Estavamos calmos, tranquilos, entre o mar, o céu e as estrelas.

Quando deciamos a costa do Brazil, estavamos

curiozos de saber onde terminariam as filas de montanhas escuras e procuravamos praias brancas de areia, sob o sol luzidio, esperando sempre vêr o Rio, e perguntavamos a nós mesmos se seria tudo como nos diziam.

Couza alguma na terra — disse eu — poderia



BOTAFOGO, VENDO-SE O CORCOVADO

jamais exceder ou mesmo igualar as nossas espetativas. Nada excede a sua reputação.

Nada! sómente o Rio! Agora digo que o Rio é como nenhuma outra cidade. Por isso, ella não póde ser comparada. Não ha ponto ou plano algum de referencia ou comparação entre o porto de

Sydney e o porto do Rio, entre a bahia de Napoles e a faixa de montanhas da bahia do Rio e Constantinopla ou Atênas, ou Genova, ou Veneza.

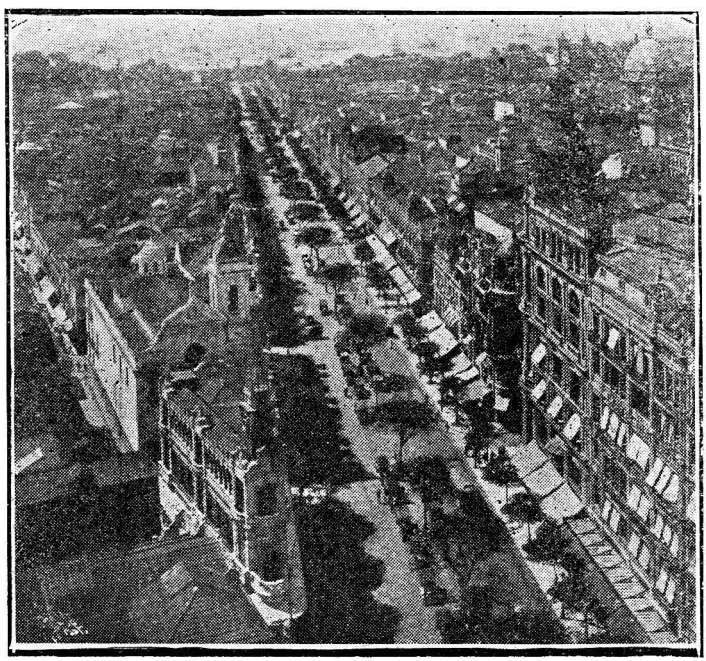
Estas cidades não são como o Rio. A cidade do Rio é a unica nas suas côres delicadas e nos seus contornos, no esplendor do céu, na sua fragilidade amortecida por muita grandeza, nos seus véus e vestes de luz que são feitos e desfeitos, emquanto se contempla.

A atmosfera do Rio é tão cheia de magia que o mar azul, a cidade e as montanhas que ella envolvem, ficam cobertas de nuvens por uma hora e, logo após, são desvendadas, num suspiro de revelação e sentimento.

A entrada do porto do Rio é uma revelação vagaroza de quietude. É orgulhoza e de uma majestade inconsciente. Porto não é a palavra apropriada a esta divina bahia com as montanhas fantasticas que a rodeiam. Suas duzentas milhas de agua azul desviam a vista para uma nova beleza, que começa a luzir lentamente em cada angulo do panorama.

Emquanto o vapor desliza ao longe, pessôa alguma fala. Ficamos suspensos, com receio que

um novo esplendor aparecesse e a nossa imaginação ficasse sobrecarregada de admiração pelo que já passou, está passando ou ainda venha a



RIO DE JANEIRO — AVENIDA RIO BRANCO

passar. Estavamos completamente inconscientes. Em êxtase viajamos como sonhadores que navegam para a cidade dos sonhos.

O que é extraordinario no Rio de Janeiro é que em qualquer lugar que se esteja, ella parece uma cidade de sonhos. O encantamento no conjunto do mar, com as cidades, não decáe do seu primeiro conceito de estupefação. O azul do céu está espalhado durante todo o dia. A cidade ajoelha-se diante do mar azul e adora seu oceano de montanhas, cujas ondas de granito fazem a mesma curva do céu.

Não são como os Alpes, nem Himalaia, porém estão mais perto do olhar do viajante.

Afim de admirar toda a beleza deve-se ir num bonde aéreo, por cima de um abismo, ao cume do Pão de Assucar, um morro de 1.200 pés de altura. É uma viagem terrivel, mas a perspetiva é digna de todos esses terrores.

As fotografias são caricaturas pálidas de tudo isso. Mesmo os mais belos adjetivos são ínfimos. Talvez seja porque a cidade mais bela da terra está acima de toda a sorte de metáforas e expozições comparativas.

Seu encanto é aumentado pela turbulencia de jardins e das florestas tropicaes. O Rio é uma beleza languida, dormindo num carramanchão

com flôres alegres, passaros, vouptuozas borboletas. Todos esses ornamentos a envolvem, sem prejudicar o élo de doçura. Toda a sua grandeza está na borda branca do mar, nas suas longas vagas, brancas como a neve, e na areia prateada.

Os nomes dos lugares são suaves: Copacabana, Corcovado, Tijuca, Botafogo."

UM SABIO BRAZILEIRO

Gozava o Rio de Janeiro de má fama. Era uma cidade velha, de ruas estreitas, em contraste com a natureza que nesse recanto se esmerou para compôr o mais belo panorama da terra.

Além disso, era a morada da febre amarela, da varíola e da malária. Muitos foram os homens notaveis do nosso paiz que por esse meio encontraram a morte.

Rodrigues Alves, o grande prezidente, rezolveu salvar a capital do paiz dessas calamidades. E pediu ao nosso ministro em Pariz que contratasse o mais competente dos higienistas para sanear de vez o Rio de Janeiro.

Responderam os scientistas da França que na nossa capital abrira consultorio medico um paulista possuidor de todas as qualidades para a solução de tão sério problema. Não precizava, pois, o Brazil do concurso da França para conseguir o que o prezidente tanto almejava.

Rodrigues Alves mandou chamar á sua prezença o personagem apontado.

Era moço, moreno, de feições severas, grande cabeleira aqui e ali manchada de branco.

Chamava-se Oswaldo Cruz, natural de São Luiz do Paraítinga, no Estado de São Paulo.

O prezidente não teve grande impressão diante dessa figura tão moça. Contou-lhe o que se passava, o que queria e perguntou-lhe cara a cara, acentuando a franqueza que lhe era natural, sempre que se tratava de assunto de valor:

— É o senhor o homem capaz de levar a bom termo o que eu desejo?

Oswaldo Cruz pediu dois dias de prazo para responder.

Voltou ao Catete, enfrentou-se com o prezidente e expoz-lhe o seu plano. Concluindo, perguntou-lhe:

— É v. excia. capaz de cumprir o que exijo?

Rodrigues Alves estendeu-lhe a mão:

— Estamos entendidos. Confio-lhe a saúde publica do Rio de Janeiro. Vou pedir ao Congresso que vote as leis que o senhor aconselha. Dar-lhe-ei inteira liberdade de agir.

E arrematou:

— Posso garantir a vida dos diplomatas estrangeiros que daqui ha dois annos virão para constituir o Congresso Pan-Americano?

Oswaldo Cruz respondeu secamente, sem vaidade:

— Póde.

Passados trinta dias, iniciava-se a batalha contra os agentes transmissores das terriveis epidemias, de que Oswaldo Cruz se tornou general em chefe.

Começou a luta pelos bairros mais infestados. As medidas impostas pela moderna higiene irritaram o povo, principalmente a classe ignorante. Houve necessidade até de violencias para pô-las em pratica.

Medicos foram multados porque não denunciavam os cazos suspeitos. Outros porque passavam atestado de obito sem verificar qual a molestia que produziu a morte.

Os administradores dos cemiterios tinham ordem severa de não fazerem enterramentos sem a vizita dos medicos sanitarios; era precizo descobrir os cadaveres das vítimas da febre amarela, afim de se saber qual o bairro de sua procedencia.

Dia e noite, ininterruptamente, havia vigilancia e ataque ao mal.

Oswaldo Cruz dava o exemplo á gente que por sua livre escolha se empenhava em tão dificil campanha.

Dentro de alguns mezes os obitos começaram a diminuir. Varios bairros ficaram inteiramente livres do mal. A febre amarela, vizivelmente, agonizava.

Os jornaes e todos quantos atacavam a campanha saneadora foram silenciando á vista das provas.

Emquanto isso, o prefeito Passos executava o traçado da Avenida Central, derrubando casas velhas que eram substituidas por esplendidos palacios.

Muito antes do prazo estipulado, Oswaldo Cruz foi ao Catete.

— Póde reunir-se o Congresso Pan-Americano. Eu garanto a vida dos congressistas.

E logo mais, com aquelle mesmo ar de serenidade, apenas a cabeleira mais branca, anunciou a Rodrigues Alves:

— No Rio de Janeiro não morre mais uma pessôa siquer de febre amarela.

Entretanto, a favor do scientista, ainda restava grande prazo.

Rodrigues Alves pediu a Oswaldo Cruz que exigisse delle, prezidente, uma recompensa. Estaria pronto para conceder-lhe o que fosse de sua vontade.

Oswaldo Cruz, radiante, respondeu:

— Uma couza apenas. Que o Governo mande erguer edificio proprio para um grande instituto de biologia e higiene, capaz de formar higienistas, os mais completos, para todo o Brazil.

A vontade do grande sábio brazileiro foi satisfeita. E foi por essa razão que surgiu o Instituto de Manguinhos, um dos mais importantes do mundo, que depois tomou o nome do grande scientista.

MINAS GERAES

Basta o nome para se ajuizar qual seja a enorme riqueza deste vasto pedaço da nossa patria.

É por excelencia a terra dos mineraes. Os metaes de maior valor se encontram no seu subsólo. O ferro parece constituir a maior porção dessa riqueza e as fontes são tantas que podem fornecer materia prima para as mais exigentes industrias metalúrgicas.

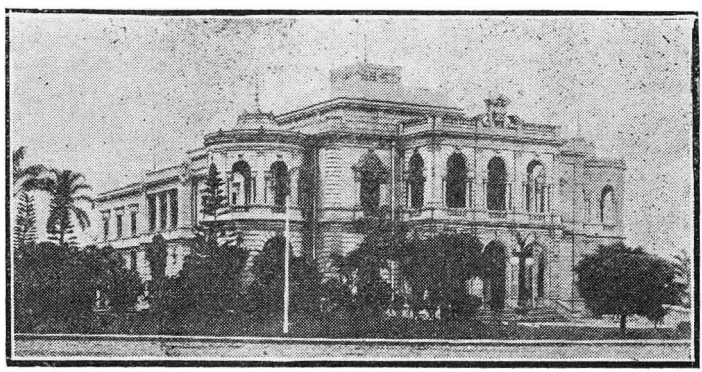
O ouro, que deu origem ao povoamento de todo o territorio, despertou a cubiça desde os tempos da descoberta do Brazil. E ainda hoje, apezar de explorado ininterruptamente, durante seculos, existe em abundancia, de mistura com a prata e a platina.

Ouro Preto, antiga Vila Rica, que até 1897 era a capital do Estado, foi construida em sólo aurifero. Seus arredores tambem são auriferos. As minas dos Tassares gozam de fama mundial e parecem inesgotaveis.

Além do ouro, o chumbo, o zinco, o cobre,

Ouro Preto encerra ainda outras riquezas: topazios, ametistas, turmalinas, plombagina, amianto, sem falar nas jazidas de ferro e de manganez.

Ouro Preto póde ser citado como um exemplo



PALACIO DA LIBERDADE — BELLO HORIZONTE

da riqueza de Minas Geraes. Porque o tezouro existe abundantemente, por todo o territorio.

Em relação aos diamantes, Minas não foi menos afortunada. O garimpo que deu, entre outras pedras, a *Estrela do Sul,* conhecida pelo seu fulgor e tamanho, ainda é uma industria extrativa de grande rendimento.

O clima de Minas é o melhor do Brazil. Permite o cultivo de todas as plantas. A natureza da

terra recompensa largamente o trabalho do agricultor.

Depois do Rio Grande, é o Estado que possue o maior rebanho, graças á extensão e qualidade das pastagens.

Por toda parte existem fontes de aguas medicinaes para diversos fins.

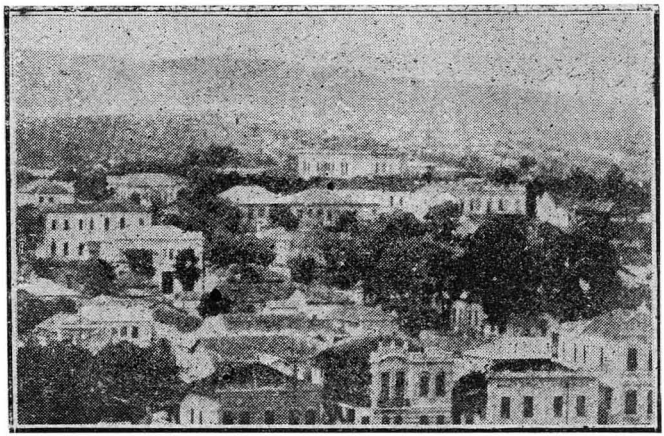
Minas Geraes foi povoado pelos bahianos e, principalmente, pelos paulistas. O ouro criou esse povoamento que se não limitou apenas a uma faixa do seu territorio, mas se estendeu por todos os recantos, onde ouvesse uma fonte de minerio a explorar. Por tal motivo teve o privilegio de ser a porção mais povoada do Brazil.

Uma das primeiras expedições exploradoras partiu de Porto Seguro, local onde aportara Cabral. Subiu o rio Jequitinhonha até as margens do S. Francisco, depois de lutar com as dificuldades da terra e com o gentio.

Muito mais tarde, outra expedição chefiada por Felix Jacques escalou a Serra da Mantiqueira, pelo ponto chamado Embahú, que é hoje territorio do municipio paulista de Cruzeiro. Por esse caminho seguiram novos aventureiros, até que,

cessado o perigo oferecido pelos indios Aymorés, da Bahia, se poude ganhar o vale do S. Francisco.

A rede Sul Mineira, que tem o seu ponto inicial na cidade paulista de Cruzeiro, junto aos trilhos da Central, escalou a Serra da Mantiqueira, que



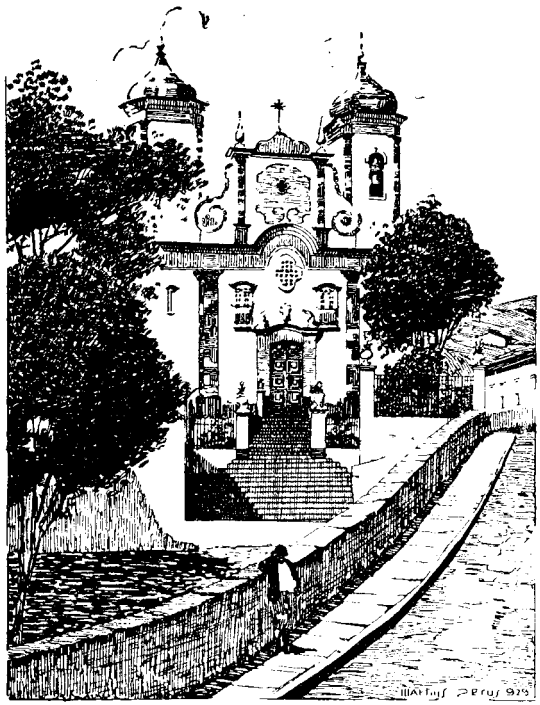
VISTA PARCIAL DE BELLO HORIZONTE

parece intransponivel, justamente pelo caminho aberto por Felix Jacques.

Fernão Dias Paes Leme foi o verdadeiro descobridor das minas, tendo percorrido quazi todo o territorio mineiro.

Os que seguiram depois os caminhos por elle

conquistados, auferiram lucros fabulozos. O heroico bandeirante, não. Nesse trabalho de muitos annos consumiu boa parte de sua fortuna.



IGREJA DE OURO PRETO

Quando estava seguro da descoberta, traçado o roteiro das minas, colheu-o a morte.

A grande nóva espalhou-se. Bandeiras succes-

sivas se encaminharam para lá. Dentro de poucos annos era tal a afluencia de aventureiros que se disputavam vantagens em torno dos tezouros achados.

Os paulistas, legitimos descobridores, encontraram pela frente forasteiros ambiciozos, com os quaes tiveram de lutar. Houve combates. O sangue tingiu o sólo mineiro. Os vencidos de hoje eram os vitoriozos de amanhã.

Quando a luta parecia mais aceza, o governo de Portugal, como medida prudente, separou Minas de S. Paulo e deu-lhe um governo proprio.

A *guerra dos emboabas* passou, afinal, e a luta titanica da mineração propagou-se por todos os pontos da nova capitania, que prosperou de modo notavel.

Passado o periodo do ouro, veiu o da agricultura. Depois a pecuaria tomou incremento e ao lado desta industria uma outra surgiu e prosperou de modo notavel: a industria fabril.

Minas possue fabricas, as mais modernas, que sustentam dezenas de milhares de operarios. Convem salientar as suas metalúrgicas, que preparam aço do melhor e que desse modo contribuem para a prosperidade nacional.

Minas Geraes oferece lindos aspectos. Os panoramas são empolgantes, graças ás suas serranias e ás aguas que correm pelos vales dos rios sinuosos e encaichoeirados.

Os caminhos sobem e decem, vencendo sempre trechos dificeis, ora volteando por sobre precipicios, ora atingindo culminancias e gargantas.

A cada passo o viajor encontra pontes de pedra em arco, que grandes cruzeiros assinalam. E capelinhas erguidas pela devoção nas fraldas dos montes verdejantes, grudadas á rocha viva.

Os povoados repartem o cazarío pelas ladeiras. Aqui o grande chafariz, por cujos canos a agua jorra cristalina e delicioza. Ali o cruzeiro tisnado pelos séculos, testemunha da fundação. No ponto dominante, a Igreja Matriz, obra de arte colonial, conservada com esmêro, cujos altares de madeira entalhada constituem verdadeiros escrinios da arte religioza.

Ouro Preto e Mariana são as cidades privilegiadas das lindas igrejas coloniaes. Mas ha outras, e são tantas, que merecem a honra de ser vizitadas por quantos dezejam reviver um pouco do passado.

Cálices e custodias de ouro, cravejadas de

custozos diamantes; alfaias da mais rica seda custozamente bordadas; altares, pulpitos, pias batismaes tudo isso assinála uma éra de grande prosperidade.

Em Minas tudo é grande. Desde a montanha que mais se acerca do céu, até o caráter de seu povo inteligente, operozo e bom que guarda os costumes dantanho, os bons costumes da tradicional familia brazileira.

Tiradentes, o mártir da liberdade, era mineiro. Mineiros todos os lutadores que ao seu lado se sacrificaram pela idéa libertadora.

Dentre os homens notaveis que honraram o Brazil nas letras, nas sciencias e nas artes, Minas forneceu, por certo, o maior contingente.

A CONQUISTA DO SUL

É interessante conhecer como foi conquistado o Sul, a região que compreende os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande.

Ainda desta vez foi o ouro a principal cauza das grandes expedições realizadas atravez de sertões.

Pero Lopes de Souza, por ordem de seu irmão Martim Afonso de Souza, percorreu todo o litoral sul até a dezembocadura do Prata, plantando dois padrões, sinál de posse, em nome de Portugal.

Um degredado portuguez, por nome Francisco Chaves, ofereceu-se a Martim Afonso para explorar com mais companheiros o ouro que se dizia existir nessas paragens.

Sabe-se que os excursionistas saíram de Cananéa, galgaram a Serra do Mar, deceram pelas encostas de Serra Negra, hoje diviza entre Paraná e S. Paulo, e alcançaram os campos de Curitiba, onde foram destroçados pelos indigenas.

Nesse tempo já os espanhóes haviam fundado Assunção, capital do Paraguai, e bem assim outras povoações, incluzive Buenos Aires.

Pouco depois da malograda expedição Chaves, veiu da Espanha d. Alvaro Nunes Cabeza de Vaca, que tocou em Cananéa, deceu até a ilha de Santa Catarina, percorreu o territorio desse Estado e o do Paraná, até alcançar a fóz do Iguassú. Nesse trajéto encontrou tribus selvagens que lhe proporcionaram recursos. Proseguiu até Assunção, termo de sua viagem.

Outro explorador, Senabria, andou por esses mesmos lugares, julgando pizar sólo pertencente á Espanha.

Gabriel de Lara, morador em Cananéa, deu as primeiras noticias da existencia de ouro em Paranaguá, cuja cidade fundou.

Ébano Pereira, outro paulista, proporcionou a exploração das terras existentes entre a Serra do Mar e Curitiba, de cuja cidade foi principal fundador.

Em poucos annos grande parte do sólo paranaense era povoado, fundando-se as cidades de Guaraquessaba, Guaratuba e Antonina, no litoral; S. José dos Pinhaes, Assunguí, Rio Negro e

outras, no interior, incluzive Guarapuava, no ultimo planalto.

Do lado de Santa Catarina e Rio Grande, portuguezes e paulistas foram-se instalando, uns no litoral, outros no interior.

Os espanhóes que dominavam todo o sul, até o Uruguai, ameaçavam seriamente a região que Pero Lopes demarcara.

Por esse motivo o governo de Portugal mandou preparar em sigílo uma expedição destinada a assegurar a posse desses confins, confiando o comando da mesma a d. Manuel Lobo.

Chegando ao Rio, d. Manuel Lobo obteve recursos para poder alcançar rezultados seguros na jornada que ia empreender. Aportou a S. Vicente e vizitou S. Paulo para obter auxilio dos paulistas. Recebeu-os, e em larga escala, principalmente dos bandeirantes Fernão Dias Paes Leme e Fernão Paes de Barros.

A expedição costeou o sul e foi ancorar na boca do rio Uruguai.

D. Manuel Lobo, sem tardança, mandou erguer a fortaleza e lançou os fundamentos de uma colonia que se chamou Sacramento.

Dois annos depois, os espanhóes de Buenos

Aires tiveram noticias dessa fundação. D. Lobo foi intimado a abandonar a posse. Recuzando-se, teve inicio luta sangrenta.

Os atacantes dispunham de milhares de indios aguerridos. Duraram mezes os combates e foi precizo os oficiaes espanhóes ameaçarem de morte a seus soldados para podê-los manter na linha de combate, tal era a furia com que se defendiam os sitiados.

Venceram os espanhóes, não sobre os vivos, mas sobre os mortos, pois apenas restavam dez homens da guarnição, incluzive d. Lobo, no leito, atacado de molestia grave.

Por um acôrdo entre Espanha e Portugal, a Colonia voltou á mão da nossa gente.

Coube desta vez ao Brigadeiro Vasconcelos a sorte da colonia. Ao mesmo tempo que ordenava a restauração das fortificações, tomava outras providencias que, ao fim de pouco tempo, davam rezultado. A colonia estendeu-se e progrediu.

Voltaram, porém, os espanhóes ao ataque. Primeiro sitiaram a praça durante cerca de dois annos. Verificando que essa medida era inutil, rezolveram assaltá-la.

Bem caro pagaram a sua ouzadia, pois sofreram revezes sobre revezes.

Achavam-se os espanhóes em verdadeiro estado de dezanimo. Tencionavam abandonar a posse ao inimigo, quando de Portugal chegou a náu de guerra *Bôa Viagem,* portadora de triste noticia. D. João V, rei de Portugal, abrira mão dos direitos de conquista e em virtude de tratado firmado com a Espanha as nossas fronteiras foram recuadas até a Lagôa Mirim.

Desse modo todo o Uruguay, que devia ser nosso, passou para o dominio espanhol.

Da faixa do sul explorada pelos paulistas sairam os atuaes Estados do Rio Grande, Santa Catarina e Paraná.

Este ultimo, conhecido, antes de sua constituição politica, por *Quinta Comarca,* foi a ultima unidade da federação brazileira criada. Quando o Brazil se tornou livre, o Paraná era parte da Provincia de S. Paulo.

Sómente trinta e um annos depois, isto é, em 1853, d. Pedro II assinou o decreto que criava essa nova provincia, nomeando seu governador a Zacarias de Góes e Vasconcelos.

A cidade de Guarapuava quiz disputar a Curitiba a primazia de capital.

Curitiba venceu. E é uma das mais belas e prosperas cidades do Brazil, gozando de um clima invejavel e de um panorama encantador.

O Paraná, apezar de ser o Estado criado em ultimo lugar, progrediu por tal fórma, que alcançou os demais. Inumeras são as suas riquezas e grande, muito grande, o futuro que o espera.

GAUCHOS

Quem examina a nossa carta geografica nota, distante das primitivas terras colonizadas, uma faixa que caminha para o sul. A natureza dessa região oferece aspectos interessantes e é habitada por um povo de uzos e costumes diferentes dos que se observam no resto do paiz.

Quando se fala na fronteira, a imaginação volve-se para esse ponto extremo, como si na linha divizoria do sul estivessem os unicos limites do Brazil.

A sentinela dessas fronteiras, consideradas como as mais importantes, é o gaúcho, o guapo filho dos pampas, cavaleiro por indole e cavalheiro por tradição.

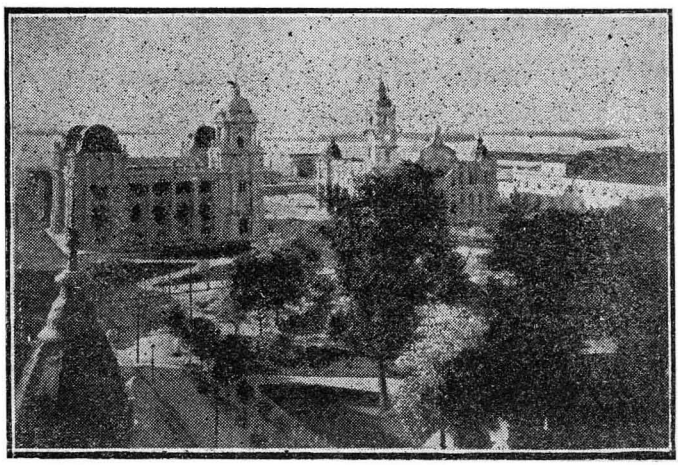
É a figura mais imponente de nossa raça.

O seu fizico é forte, temperado para rezistir ao pampeiro que dos Andes sopra o gelo dos cumes eternamente nevados.

Corre os campos no dorso do animal fogozo, sóbe as serras a trote, por desfiladeiros, junto aos

precipicios, desviando-se da galharia, sem receio de perder o rumo.

O cavalo é o seu companheiro inseparavel. Conhece os habitos do cavaleiro e serve-o com



UMA VISTA DE PORTO ALEGRE

extrema fidelidade. Basta um sinal, uma fala, e o corcel adivinha os dezejos do dono.

Sendo forte no fizico, o gaúcho não é menos forte no moral. Porque na verdade é um destemido, incapaz de se acovardar por mais tremenda que seja a hora.

Não conhece a adversidade. Para elle tudo se

leva de vencida, para a frente, de roldão, em pouco tempo.

Esse genio que em rajadas de violencia assim procede, transfigura-se, entretanto, e por qualquer couza se dilue na mais leal camaradagem.

Basta vencer o inimigo para delle se apossar logo a clemencia. Não tem propriamente odios. Não exerce vinganças sobre os vencidos. Perdôa, esquece.

Ao inimigo que lhe estende a mão oferece o seu bonissimo coração, transbordando alegria.

Um povo assim é mui raro na terra.

Onde a origem desse genio guerreiro? Como surgiu esse feitio de cavaleiro que não encontra competidor em parte alguma?

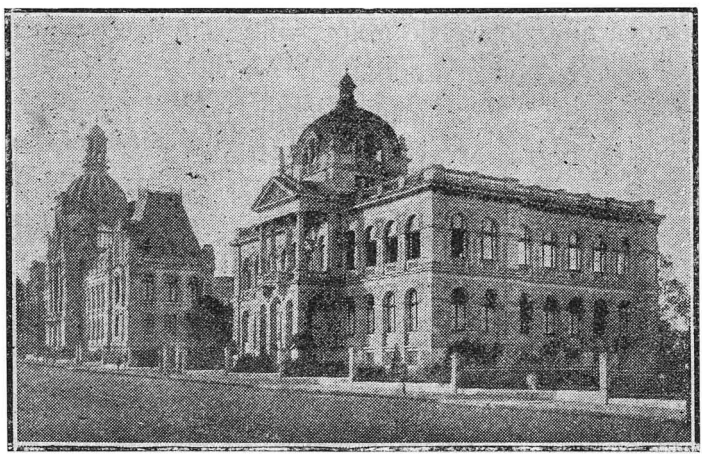
A origem é remota e vale a pena conhecê-la.

Quando Cabeza de Vaca e outros exploradores espanhóes deram incremento ás colonias fundadas nas terras regadas pelo Paraná, Paraguai e Uruguai, trouxeram da Andaluzia gado vacum que proliferou e deu origem a riquissimos rebanhos.

Além desse gado vieram exemplares de cavalos para o serviço do campo.

Os indios dessas regiões, principalmente da

tribu dos *Ubayas,* revelaram-se logo optimos cavaleiros. Os espanhóes calcularam que tal habilidade podia ser prejudicial aos conquistadores do sólo e empregaram medidas tendentes a evitar que o



PORTO ALEGRE. FACULDADE DE DIREITO E GINASIO.

selvicola se tornasse cavaleiro, proíbindo que se lhes vendessem animaes.

O *Ubaya,* porém, atraído pela arte de cavalgar, fez-se cavaleiro á força, apossando-se das cavalhadas e constituindo logo um verdadeiro exercito montado.

Tornaram-se taes indios os melhores lanceiros,

uzando lanças de quatro a cinco metros, aguçadas nas extremidades.

O lanceiro trazia a arma preza ao punho por um laço de couro. Na disparada, colava-se ao animal e, no momento oportuno, arremessava a lança que, depois do golpe, voltava á mão, graças á correia que a prendia.

Tal era a violencia do golpe que a arma, por via de regra, atravessava a vítima.

Esses cavaleiros foram, pois, os mestres de cavalaria nas regiões dos pampas e o gaúcho do Rio Grande o melhor herdeiro dessas qualidades.

Por sua vez, a natureza do Rio Grande ensina o homem. Nesses campos ferteis, ligeiramente ondulados — coxilhas que se multiplicam indefinidamente —, cresce o maior rebanho do Brazil. O maior e o mais belo.

A vida do campo exige do campeiro sacrificios de toda a natureza. É precizo percorrer distancias, atravessar rios e banhados, cercar a manada, separá-la, reparti-la, marcá-la.

Em tempo de matança, milhares de rezes são sacrificadas em um só dia. O vaqueiro deve ser habil para derrubar o animal enfurecido, certo no golpe que lhe tira a vida, agil na faca para

descolar o couro com pericia, extrair as visceras e repartir a carne em mantas, salgá-las e secá-las ao sol.

A maior riqueza do Rio Grande é o xarque. Muitos paizes se nutrem desse produto verdadeiramente afamado.

O Rio Grande, apezar dos tratados firmados entre Portugal e Espanha, viu-se a braços com a invazão dos vizinhos. Teve de vencê-los, em dezenas de refregas, por annos sucessivos. Essa vida guerreira armou o cavaleiro, temperou-lhe o fizico e o moral para vencer na vida.

Foi o Rio Grande povoado por paulistas, portuguezes e espanhóes.

As primeiras estancias fundaram-se após a instalação de João de Magalhães.

Viamão, que se ligava a S. Paulo por longo caminho, serviu de capital. Mais tarde a séde do governo foi transferida para o *Porto de Cascaes,* que tomou o nome de Porto Alegre.

Cascaes fôra povoada por elementos vindos das Ilhas dos Açores, que fazem parte do territorio portuguez.

O clima do Rio Grande e a fertilidade do sólo concorreram para que se apressasse a sua coloni-

zação. Em tempos do Brazil colonia, o Rio Grande supriu de trigo a Portugal.

A maior colonização do Rio Grande é de procedencia alemã e italiana. Tal colonização deu origem á formação de cidades importantes.

O Rio Grande é um dos Estados mais ricos e prosperos. Exporta frutas frescas e enlatadas, conservas, vinhos, alfafa, carnes, lãs, tecidos, arreios. É o maior produtor de arroz, feijão e milho.

Porto Alegre, capital, é uma das mais belas cidades do Brazil, elevando-se a trezentas mil almas a sua população. Está edificada á margem do Guayba e possue lindos arrabaldes que se estendem graças ás novas construções. Dentre os mais pinturescos destacam-se: Gloria, Navegantes e Menino Deus, este ultimo sobre uma planicie.

O Rio Grande do Sul é um dos Estados melhor servido por estradas de ferro.

O BRAZIL DE HOJE E DE AMANHÃ

Os trez viajantes, misters Kendal, Wilson e o sr. Campos regressaram a São Paulo depois de 10 dias de viagem, aproveitando os trens noturnos para não perderem tempo.

Em Ribeirão Preto conheceram a Metalurgica, onde se fabrica aço para as nossas necessidades. As instalações são modernas e os fórnos elétricos. A condução do minerio é feita por estrada de ferro pertencente á companhia. A produção é optima e muito procurada pelos que empregam aço no fabrico de instrumentos e peças de máquinas.

Em Barretos vizitaram o grande matadouro frigorifico. Nos campos, ao redor, os vaqueiros engordam as manadas vindas de Minas, Goyaz e Mato Grosso. O gado em pé tranzita em trens especiaes até São Paulo e Rio. Para os produtos da carne ha vagões especiaes que se descarregam em Santos, nos compartimentos de navios adequados, rumo á Europa.

Vizitaram engenhos modernos de assucar, fabricas de conservas alimenticias, de chapéus, de tecidos, de manteiga.

Percorreram lavouras de algodão, de arroz, de fumo, e outras mais.

Era em maio, inicio da grande safra de laranjas. Ia grande a azáfama pelas culturas. Em comodos apropriados, as frutas eram escolhidas, parafinadas, enroladas em papel de seda e finalmente encaixotadas.

Os volumes tinham o endereço de Hamburgo, Havre, Bordeaux, Southampton, portos da Europa; ou então Buenos Aires, Montevidéu, na America do Sul.

Para esse transporte as estradas de ferro construiram vagões especiaes.

De todos os pontos do mundo nos pedem com insistencia laranjas, abacaxís, bananas, oferecendo os melhores preços.

Maio é o mez do inicio da colheita do café. Todos os trabalhadores disponiveis, homens, mulheres e até crianças, se empenham, desde a alva do dia, até o anoitecer, nessa labuta. Cada fazenda tem os seus colonos; mas estes não bastam, razão por que, de toda parte, incluzive do norte do paiz,

chegam bandos de colhedores que voltam depois para suas terras com boas economias.

É fantastico o volume desse produto. Para regularizar a saída desse preciozo grão, existem formidaveis armazens, ás margens das linhas ferreas, sem falar nos depozitos existentes em Santos.

Não ha dia do mez em que não se carregue um navio, com café para a exportação. Ainda assim, nos armazens, existem muitos milhões de sacas.

— Que formidavel esforço, exclamaram os srs. Kendal e Wilson, para conseguir produção tão abundante!

— Este rezultado, perguntou o sr. Kendal, só se conseguiu em S. Paulo?

— Não, apressou-se em responder o sr. Campos. Minas, com mais de sete milhões de habitantes, não é apenas a terra abençoada do ouro e dos diamantes. Possue tambem imenso rebanho de gado. A sua lavoura de café é a segunda do Brazil; as suas fabricas são inumeras e modernas. As estradas de ferro que cruzam o seu sólo montanhoso andam por mais de sete mil kilometros. Minas é ainda a região das aguas mineraes mais afamadas.

O Rio Grande, com quatro milhões de habitantes, possue o maior rebanho do Brazil, gado vacum e cavalar, lanígero e suino.

As suas xarqueadas encontram os melhores mercados. É o paiz do vinho e das frutas mais saborozas. O rio-grandense come pão brazileiro.

Pernambuco é a maior uzina de assucar. Com os Estados que delle se avizinham — Sergipe, Alagoas, Rio Grande do Norte, Parahyba, Ceará — constitue tambem o maior centro de algodão de melhor fibra. Grande parte do algodão que se vende nos mercados europeus com o rotulo de *Algodão do Egypto,* é dessas terras do Norte.

A Bahia é a terra do melhor fumo, do cacáu, da baunilha e tambem do café. É ainda a terra dos diamantes e das inteligencias de escól. Nesse torrão naceram muitos dos nossos velhos estadistas, homens de sciencia, poetas e soldados. É o berço de Ruy Barboza.

O Rio de Janeiro, além do café, o algodão, assucar e frutas, prepara as suas afamadas latarias.

O Paraná e Santa Catarina, onde a paizagem difere dos demais Estados, é a terra do mate

nativo, do vinho, das frutas, das madeiras e tambem do café.

E Mato Grosso, onde existem os maiores campos de criação, com os seus inumeros rios diamantiferos?

E Goyaz, ainda desconhecido, com os seus campos de gado, as suas minas de ouro e os seus rios tambem diamantiferos?

E o Amazonas, o Pará, maravilha do mundo, verdadeiro assombro, em cujo sólo se podem abrigar cem milhões de habitantes? Quem será capaz de imaginar o futuro dessa região onde a natureza parece ter rezervado o seu maior trôno?

Só o Amazonas e o Pará valem por todo o Brazil. Daqui a meio século, neste caminhar, quando o espirito do bandeirante puder alargar o seu horizonte de trabalho e de conquista, fazendo dos demais Estados outros São Paulo, Rio Grande, Minas, o Brazil terá de ser, indubitavelmente, fatalmente, o mais rico e o mais adiantado dos paizes do mundo.

— O sr. Kendal e seu companheiro pararam a olhar, em atitude de admiração. Por fim, concordaram.

— Na verdade, em meio século de marcha, neste anseio de progresso, o Brazil será um dos maiores paizes da terra.

O trem alcançou a estação de Perús. Entre duas elevações da serra, surgiu a grande Fabrica Brazileira de Cimento, que produz sessenta mil barricas mensaes. Estava iluminada. Das formidaveis chaminés desprendiam-se labaredas. O efeito desse mundo de luzes era devéras empolgante. Não ha espetáculo mais soberbo que o do trabalho. O panorama dezappareceu. Ficou, porém, na imaginação, exaltando o progresso da industria nacional.

A locomotiva soltou um prolongado apito. A estação de Pirituba passou como um relampago. Surgiram as primeiras luzes do cazarío e o sr. Wilson, retraído por natureza, disse, para arrematar a palestra:

— Já estava com dezejos de tornar a vêr São Paulo, a terra dos bandeirantes, que eu bem dezejaria fosse tambem minha terra...

ULTIMOS DIAS

Mister Kendal e Wilson ficaram ao par da linda Historia do Brazil.

O sr. Campos falou-lhes dos acontecimentos mais importante, pormenorizando epizodios e personagens.

Em relação ás lutas que antecederam a independencia politica do paiz, citou Tiradentes, Claudio Manuel da Costa, Thomaz Antonio Gonzaga, Alvarenga Peixoto e tantos outros que foram vultos da chamada *Inconfidencia Mineira.*

Referiu-se a Felipe dos Santos, primeira vítima desse ideal e que pagou com morte horrivel o seu amôr pela patria.

Narrou depois os factos essenciaes da Revolução Pernambucana de 1817, quando d. João VI se achava no Brazil. Foram heróes dessa jornada: Domingos Theotonio Jorge, Domingos José Martins, padre José Ignacio Ribeiro de Lima (padre Roma) e padre João Ribeiro Pessôa.

Para que os vizitantes americanos fizessem uma

idéa do valor inteletual de nossa raça, citou os homens de maior prestigio:

Santa Rita Durão, Castro Alves, Fagundes Varela, Gonçalves Dias, Raimundo Corrêa, Olavo Bilac, Amadeu Amaral, poetas, sem falar em muitos outros que se notabilizaram;

Joaquim Manuel de Macedo, Visconde de Taunay, Machado de Assis, Euclides da Cunha, escriptores;

Frei Monte Alverne, o maior orador sacro; José Bonifacio, o Moço, Silveira Martins, Joaquim Nabuco, tribunos de fama;

Rio Branco, o maior diplomata, conhecido universalmente pelo seu saber e pelas vitórias que alcançou nas questões de limites;

Ruy Barboza, a maior inteligencia, admirado por todos os povos, orgulho da nação brazileira.

Demoraram-se longos dias os simpaticos excursionistas, afim de bem conhecerem a capital paulista.

Vizitaram a Faculdade de Medicina, instalada em enormes edificios, cujo conjunto parece uma cidade.

Em cazarão antigo, junto á Igreja de S. Francisco, reliquia do passado, e de onde saíram as

maiores cerebrações do Brazil, está instalada a velha Faculdade de Direito.

Demoraram-se na Escola Politecnica, verdadeiro modelo de estabelecimento profissional, que prepara engenheiros de que tanto necessita o Brazil; e nas escolas profissionaes donde sáe o operariado para o incremento das industrias.

Percorreram ainda a Repartição de Colonização e Trabalho que encaminha toda sorte de trabalhadores para as fazendas e fabricas; o Patronato Agricola que zela dos interesses dos camponezes; o Instituto Biologico que estuda as molestias das plantas e dos animaes para dar-lhes combate; o Palacio das Industrias, onde se expõem todos os produtos; a Industria Animal, com os seus multiplos edificios, onde se ensina a criação por processos modernos e se realizam feiras que concorrem para melhorar os rebanhos; o Instituto de Butantan, o Instituto Pasteur, o Instituto Vacinogenico.

Percorreram ainda o Muzeu Paulista, onde se conservam preciozas reliquias do passado e se fórma rico muzeu de historia natural; a Curia Metropolitana, cujo arquivo é uma verdadeira preciozidade; o Palacio Martineli, com os seus

dois mil compartimentos; o Liceu de Artes e Oficios.

Afinal, saudozos da terra paulista, rezolveram partir para o Rio, onde tomariam o vapor de volta á patria distante.

Antes, porém, quizeram assistir ao inicio da *Semana do Pão,* anunciada pelos jornaes para o primeiro dia do anno.

Esse acontecimento havia despertado grande interesse e prometia revestir-se de todo brilho, pois a triguicultura em nosso paiz já teve a sua época, quando do Brazil Colonia.

O primeiro pão produzido em terras do Brazil foi plantado pelos moradores da Capitania de S. Vicente.

Segundo documentos existentes, a produção era, em média, superior á alcançada nos paizes europeus e abastecia as capitanias vizinhas.

A Provincia do Rio Grande tambem cultivou trigo e ainda o cultiva em grande escala. O mesmo acontece no Paraná e Santa Catarina.

A produção, porém, é insuficiente para o consumo do paiz que importa mais de quatrocentos mil contos de trigo dos mercados da America do Norte e Argentina.

Considerando esse problema como de grande importancia, os governos dos Estados e da União empenham-se pela sua solução.

São Paulo cuida com excepcional carinho desse assunto, distribuindo o governo sementes e instrução, dando o exemplo os estabelecimentos agricolas pertencentes ao Estado.

A colheita de 1929 foi abundante. O governo adquiriu a maior parte da produção para distribuí-la aos agricultores, afim de aumentar a sementeira do anno vindouro.

Afim de oferecer ao publico um conhecimento completo do que é essa cultura, o governo rezolveu instituir a *Semana do Trigo*, distribuindo milhares de publicações e concitando os lavradores para vizitarem a exposição de máquinas e produtos.

As estradas de ferro reduziram de cincoenta por cento as suas passagens, com o intuito de facilitar a vinda de interessados.

PÃO BRAZILEIRO

O parque da Agua Branca achava-se repleto de povo. Em todos os pavilhões destinados á expozição, havia letreiros e cartazes.

Nos topos dos edificios, em grandes mastros, bandeiras novas; o verde-amarelo destacava-se, pondo uma nota de intensa alegria na paizagem dos gramados que contornam as construções elegantes.

Nas piscinas destinadas á criação dos mais afamados exemplares, as aguas deciam em cascatas pelos degráus de cimento.

Do pombal partiam bandos alados, azul em fóra, num ruflar forte de azas. Subiam, subiam em espiral, até dezaparecerem. Regressavam do infinito, num repente, e passando por sobre as cabeças dos vizitantes, apinhavam-se na torre.

Grupos chegavam a pé, apressados, ofegantes. Autos fonfoneavam, pedindo passagem. Fotografos corriam para cercar personagens e apa-

nhá-los. Alguns subiam até aos telhados para focalizar o scenario.

Emquanto isso, na arêna, tratores roncavam, uns atraz dos outros, sob as vistas curiozas dos assistentes.

Em larga taboleta, lia-se: *O Brazil compra quatrocentos e cincoenta mil contos de trigo por anno: o valor da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.*

O prezidente dr. Julio Prestes, dada a hora oficial, avançou, tendo ao lado o dr. Fernando Costa, secretario da Agricultura. Numerozo grupo seguiu-o. A banda militar, postada em seu pavilhão, ergueu-se e rompeu muzica alegre. A onda popular abriu alas.

Primeiro, o prezidente e sua comitiva, percorreram o pavilhão das máquinas. Um verdadeiro exercito de arados, carpideiras, destorroadores e grades era examinado pelos vizitantes. E tantas havia que, para conhecê-las, mistér seriam horas a fio.

Em outro pavilhão expunham-se aparelhos destinados especialmente á colheita e beneficiamento do trigo.

Aqui, batiam-se as espigas; a seguir, a palha era

picada e convertida em forragem. Ali descascava-se o trigo e a casca se convertia em farelo.

Mais adiante, separadores purificavam o produto. Finalmente, moinhos reduziam o trigo a farinha.

Havia pombos em gaiolas para demonstrações. O trigo integral, sem perder, portanto, a pelicula que o envolve, é mais alimenticio que o trigo desnaturado.

A farinha do primeiro não é tão branca como a do segundo. Em compensação é mais nutritiva.

Os pombos alimentados pela farinha de trigo integral aprezentavam-se nutridos, vivos, o que se não dava com os demais, fracos, preguiçosos, tropegos, alimentados pela farinha branca.

Pequenos motores moviam máquinas de beneficiar o trigo. Eram aparelhos facilmente transportaveis, podendo funcionar ao ar livre, no campo. Havia-os maiores, proprios para lavoura de grande produção.

Era verdadeiramente interessante a exposição de tantos motores, de marcas variadissimas, cada qual com o seu feitio proprio.

Em outro pavilhão empilhavam-se sacos com trigo em grão e farinha.

Num vazilhame apropriado, figuravam amostras de trigo com etiquetas, assinalando a sua procedencia. Havia tambem, em grande profuzão, trigo em espiga, tal qual fôra ceifado.

Finalmente, os vizitantes alcançaram o pavilhão de panificação.

Padeiros, vestidos de branco, trabalhavam. Uns dozavam a massa; outros vigiavam as amassadeiras mecanicas; finalmente, os forneiros, retiravam o pão tostado e punham outro no ponto de ser assado.

Moças vestidas de azul acondicionavam o pão em saquinhos de papel impermeavel, nos quaes se lia: *Pão Brazileiro. Quem o semeia e colhe é um bom patriota.*

O prezidente do Estado foi o primeiro a provar. A assistencia prorompeu em vivas e palmas, emquanto os militares, a mão no képi, perfilavam-se obrigados pelo Hymno Nacional que estremecia o ambiente festivo.

E todos, homens, senhoras e crianças, plenos de jubilo, comeram do preciozo pão brazileiro, que desprendia um arôma apetitozo.

— Pão brazileiro! exclamaram todos a um tempo.

Depois, além do pão, foram oferecidos aos vizitantes biscoitos, bolachas e dôces de todos os tipos, produtos da farinha nacional.

No meio daquella massa humana que mal se continha nos grandes pavilhões, notavam-se pessoas de todas as condições sociaes, desde o magistrado até o simples operario.

O ambiente, porém, parecia um só, como si todos aquelles olhos sorvessem a mesma luz e os corações pulsassem pelo mesmo anseio. O *Pão brazileiro* era o grande acontecimento do dia. Valia pelo aspecto do momento e pela promessa que encerrava de economizar para o paiz, dentro de pouco tempo, mais de quatrocentos mil contos annuaes.

Mister Wilson, comendo o pão, mostrava-se satisfeito. E mistel Kendal, mais jovial, dizia-lhe:

— Quem come deste pão, amigo, torna-se brazileiro.

Mister Wilson, vizivelmente comovido, falou:

— Quanta pena por ter de deixar o Brazil! Mas havemos de voltar com nossas familias. Quero revêr este paiz tão grande e tão belo, onde vive um povo que é o exemplo do trabalho e da cordialidade.

Emquanto a palestra corria animada, a onda humana ia saindo dos pavilhões e outros vizitantes iniciavam o percurso oferecido pelo pão brazileiro, desde a máquina que ara o sólo até o forno que finaliza o trabalho.

Naquelle verdadeiro ciclo de demonstração ia uma grande alegria. Quem tomou o encargo de realizar obra de tamanho vulto devia, nessa hora, sentir-se pago e feliz.

DEVERES IMPERATIVOS

Todo o homem normal deve cultivar o amôr pela terra de seu berço.

O amôr da patria é inato. Nasce com o proprio individuo.

Um poeta polaco conta, em maravilhozos versos, que os passaros do seu paiz, quando sentem aproximar-se a hora derradeira, procuram o bosque em que naceram para nesse local exalarem o ultimo suspiro.

O amôr da patria deve obedecer a determinados principios. Não basta dizer: amo a minha terra. É precizo dar testemunho desse amôr.

O povo brazileiro ama de fato o seu Brazil. Nem podia ser de outro modo. O indio deu-nos o exemplo. Apezar de selvagem, tinha pelo sólo em que nacêra um grande apêgo e não consentia que estranhos o despojassem de suas querencias.

A guerra movida ao indigena, que em muitos pontos foi de exterminio, prova de sobejo que

esta gente, nosso sangue, prezava, como ninguem, a sua terra, a sua familia e a sua liberdade.

Não houve poder que conseguisse escravizar o indigena. Isso deve ser para nós motivo de justo orgulho.

Mas, amar o Brazil não é apenas confessar este amôr. É precizo dar provas.

Amar a patria e, antes de tudo, serví-la.

O homem do campo, que lida com o gado, e amanha a terra, semeia e colhe, é em verdade um bom brazileiro porque concorre para a fartura do Brazil.

O operario que lida nos teares, que forja o ferro e se alaga de suor diante das fornalhas, que trabalha em suma pela prosperidade do paiz, é um grande patriota.

O moço que se não nega a preencher os claros nas fileiras do exercito ou da marinha, que de cara alegre se decide a cumprir as leis do serviço militar, deixando a sua caza, seus paes e irmãos, trocando a doce vida do lar pela vida rude da cazerna é um excelente patriota.

O professor que prepara a infancia e a juventude com dedicação e carinho, para elevar o nivel

intelectual e moral de todas as classes sociaes é um patriota.

Patriota é o sábio que honra o seu paiz; o jurista que procura melhorar as leis; o jornalista, o literato, o tribuno, que dão provas de amôr á patria, sendo justos em suas opiniões, moderados na sua linguagem, respeitozos para com as autoridades.

Patriota é ainda quem, investido de autoridade, se dezempenha integralmente dessa autoridade, concorrendo para a paz, para o progresso da nação.

Patriotas são os que criam com desvêlo a seus filhos e por elles se sacrificam, com o intuito de tornar a patria sadía, inteligente e forte. Benemeritas, dignas de nossa veneração, as mãis que dão ao Brazil tantos filhos!

Finalmente, patriota é quem respeita as leis do paiz e as cumpre; quem respeita e obedece á autoridade e a honra desse modo; quem por todos os meios procura contribuir de alguma fórma para a paz, socêgo e tranquilidade do paiz.

Amemos o Brazil, servindo-o, concorrendo para a sua felicidade, trabalhando pela sua grandeza.

Amemos os chefes de governo, as autoridades, o soldado e o marinheiro, o magistrado e quantos servem a lei.

Não consintamos que se profiram juizos temerarios e muito menos que se insultem todos quantos se acham revestidos de poder. Quem assim procede não é bom brazileiro, dá mostras de ignorar a verdadeira educação civica.

Prestigiando e honrando os homens que nos governam honramos nossos antepassados, honramos a raça a que pertencemos, honramo-nos a nós mesmos.

Tenhamos confiança. A descrença é uma doença moral, a pior das doenças. Antes morrer que ser um descrente.

O Brazil é reconhecido pelos estranhos como um grande paiz. Grande em seu territorio, grande em sua prosperidade, imensamente grande no seu futuro.

Tenhamos, pois, confiança. Unidos, do Amazonas ao Rio Grande, emprestemos o nosso braço, a nossa inteligencia, a nossa vontade em pról do Brazil.

Do mesmo autor:

Vida Escolar — Primeiro Livro	2$500
„ „ — Segundo Livro	3$000
„ „ — Terceiro Livro	3$500
A Linda Historia do meu Paiz	4$000

Primavera da Alma, 2.º livro	3$000
Alma das Cousas — 4.º anno	4$000
Sertões do Iguassú (Chronicas de Viagem)	5$000
Cartilha Popular para aprender a lêr em pouco tempo	1$000

INDICE

INDICE

Uma grande cidade 5
Salve, São Paulo! 14
Uma palestra interessante 20
Preciosas informações 27
O Ipiranga 34
O Caminho da Conquista 41
A caminho de Santos 50
Um pouco de historia 56
O grande porto 62
Panorama santista 67
Estradas de sal 71
O novo caminho da conquista 76
Corsarios 82
Terra carioca 86
Costumes d'antanho 93
O indio 98
A guerra holandeza 103
A historia de uma riqueza 110
A guerra com o Paraguai 120
O café 127
Aspectos do progresso 133
A Paulista 140
Ha cincoenta annos 145
Cuiabá 150
José Bonifacio 157
O Amazonas 164

O Pará 169
Industria pastoril 173
A monarquia 177
O Norte 184
A Republica 189
A Bahia do Rio de Janeiro 196
Um sabio brazileiro 203
Minas Geraes 208
A conquista do Sul 216
Gaúchos 222
O Brazil de hoje e de amanhã 229
Ultimos dias 235
Pão brazileiro 240
Deveres imperativos 246

LIVRARIA FRANCISCO ALVES

Rio de Janeiro — S. Paulo — Bello Horizonte

JOÃO TOLEDO

SOMBRAS QUE VIVEM, leituras escolares sobre assumptos nacionaes, principalmente historicos, pelo Inspector Geral do Ensino, João Toledo (obra approvada pela Directoria Geral de Instrucção Publica de São Paulo), 1 vol. cart. 4$000

ARNALDO BARRETO

CARTILHA DAS MÃES, por Arnaldo Barreto, Inspector das Escolas-modelo annexas á Escola Normal do Estado de S. Paulo; obra approvada pelo Conselho Superior de Instrucção Publica do Estado de São Paulo, e adoptada em todas as escolas e muitos collegios particulares, illustrada de numerosas gravuras. 1 vol. cart. 1$000

CARTILHA ANALYTICA, obra approvada pelo Conselho Superior de Instrucção Publica do Estado de S. Paulo e adoptada em todas as suas escolas e em muitos collegios particulares; illustrada de numerosas gravuras. 1 vol. cart. 1$500

PRIMEIRAS LEITURAS, obra approvada pela Directoria Geral de Instrucção Publica de S. Paulo. 1 vol. de 108 pgs., com illustrações coloridas, cart. 2$000

LEITURAS MORAES. 1 vol. de 152 pgs., illustrado, cart. 2$000

Série PUIGGARI-BARRETO

Primeiro Livro de Leitura, pelos professores Arnaldo de Oliveira Barreto, inspector das Escolas-modelo annexas á Escola Normal da Capital do Estado de S. Paulo e R. Puiggari, director do 1.º Grupo Escolar do Braz. Livro approvado pelo Governo do Estado de S. Paulo e adoptado em todas as suas escolas publicas, pelo Governo Municipal da Capital da Bahia; pelo Conselho Superior de Instrucção Publica do Estado de Santa Catharina e premiado com medalha de prata na Exposição Universal da Cidade de S. Luiz (Estados Unidos da America do Norte). 1 vol. de 228 pgs., illustrado, cart. 2$500

Segundo Livro de Leitura, approvado pelo Governo do Estado de S. Paulo e adoptado em todas as suas escolas publicas; pelo Governo Municipal da Capital da Bahia; pelo Conselho Superior de Instrucção Publica do Estado de Santa Catharina, e premiado com medalha de prata na Exposição Universal da cidade de S. Luiz (Estados Unidos da America do Norte). 1 vol. de 240 pgs., illustrado, cart. 3$000

Terceiro Livro de Leitura, approvado pelo Governo do Estado de São Paulo e adoptado em todas as suas escolas publicas; pelo Governo Municipal da Capital da Bahia; pelo Conselho Superior de Instrucção Publica do Estado de Santa Catharina, e premiado com medalha de prata na Exposição Universal da Cidade de S. Luiz (Estados Unidos da America do Norte). 1 vol. de 236 pgs., illustrado, cart. 3$000

Quarto Livro de Leitura. 1 v. de 190 p., copiosamente illustr., cart. 2$500

SOCIEDADE IMPRESSORA PAULISTA
Rua Scuvero, 22